Relaciones intercoloniales

NUEVA ESPAÑA Y FILIPINAS

JAIME OLVEDA
Coordinador

RELACIONES INTERCOLONIALES

Nueva España y Filipinas

INVESTIGACIÓN

Asociados numerarios de El Colegio de Jalisco

Ayuntamiento de Guadalajara
Ayuntamiento de Zapopan
El Colegio de México, A.C.
El Colegio de Michoacán, A.C.
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología
Gobierno del Estado de Jalisco
Instituto Nacional de Antropología e Historia
Subsecretaría de Educación Superior-SEP
Universidad de Guadalajara

Javier Hurtado González
Presidente

Roberto Arias de la Mora
Secretario general

RELACIONES INTERCOLONIALES

Nueva España y Filipinas

Jaime Olveda
Coordinador

El Colegio de Jalisco
XXXV Aniversario

Esta publicación fue arbitrada por pares académicos, recibida por el Consejo Editorial de El Colegio de Jalisco el día 06 del mes de julio del año 2015 y aceptada para su publicación el día 14 del mes de octubre del año 2015.

972.02 R382
Relaciones intercoloniales : Nueva España y Filipinas / coord. Jaime Olveda – 1ª. ed. – Zapopan, Jalisco : El Colegio de Jalisco, 2017.
312 p. : mapas, fots. ; 23 x 16.5 cm. – (Colección Temas de Estudio)
Incluye bibliografía, índice y fuentes consultadas

ISBN 978-607-8350-67-4

1. España - Colonias - Filipinas, Islas - Finanzas. 2. España - Colonias - América - Finanzas. 3. España - Relaciones - Filipinas, Islas - Historia. 4. Filipinas, Islas - Historia - Relaciones (Generales) con Nueva España - Siglos XVI-XVIII. 5. Expediciones a territorios asiáticos - Historia. 6. Filipinas, Islas - Comercio - Historia. 7. Rutas de comercio. 8. Galeones - Historia.
I. Olveda Legaspi, Jaime, coord.

© D.R. 2017, El Colegio de Jalisco, A.C.
5 de Mayo 321
45100, Zapopan, Jalisco

Primera edición, 2017

ISBN 978-607-8350-67-4

Impreso y hecho en México
Printed and made in Mexico

In memoriam
José Luis Leal Sanabria

ÍNDICE

Prólogo
Jaime Olveda 11

LOS VIAJES POR EL OCÉANO PACÍFICO
Y LA TECNOLOGÍA NAVAL

Miguel López de Legazpi: el adelantado de Filipinas 17
Celestina P. Boncan

Los viajes de circunnavegación de Francis Drake
y Thomas Cavendish y su paso por el Pacífico 31
novohispano, 1577-1588
Lourdes de Ita

Barcos novohispanos en la búsqueda
de la Especiería 49
Marcelo Adano Bernasconi

El navío de 70 cañones de González Cabrera Bueno (1734):
¿Un modelo tecnológico propio de la carrera de Filipinas? 63
Ivan Valdez–Bubnov

La circulación oceánica de tecnología artillera
Sevilla-Manila, siglos XVI-XVIII 89
Eder Antonio de Jesús Gallegos Ruíz

LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES

El puerto de La Navidad 107
Jaime Olveda

Acapulco: puerta abierta del Pacífico, válvula secreta del Atlántico 127
Mariano Bonialian

El comercio entre Nueva España y Filipinas, según un alemán del siglo XVIII 147
Laura Ibarra García

LOS INTERCAMBIOS CULTURALES

Negritud y esclavitud aeta: cooperación en el fortalecimiento hispano en Filipinas, 1565-1650 159
Ostwald Sales-Colín Kortajarena

Los otomíes del centro de México y el galeón de Manila 183
Enriqueta M. Olguín

Los textiles de urdimbres reservadas: transferencia de un saber técnico a partir del galeón de Manila 207
Amalia Ramírez Garayzar

Asiáticos en Lima de inicios del siglo XVII 221
José Javier Vega Loyola

Juan López Portillo y Galindo: entre Guadalajara y Manila 243
Rodrigo Alonso López Portillo y Lancaster Jones

Bibliografía General 267

PRÓLOGO

Tanto geógrafos como historiadores han resaltado la estratégica ubicación geográfica que tiene nuestro país: se encuentra en la parte media de América, entre Asia y el Viejo Continente. Durante el periodo colonial, la Corona española valoró lo que esto significaba; por eso, al bautizar a la Nueva España como "la joya más preciada" de sus posesiones americanas, no sólo tomó en cuenta su riqueza minera, sino su posición geográfica, que aprovechó para tender un puente con los territorios asiáticos con el fin de extender su dominio. Esto explica por qué el viaje que emprendió Miguel López de Legazpi a las Filipinas el 21 de noviembre de 1564 partió precisamente de este reino, del puerto La Navidad, localizado entonces entre los límites de la Nueva España y la Nueva Galicia.

Desde que concluyó la conquista de México-Tenochtitlan, varios conquistadores comenzaron a organizar expediciones a los territorios asiáticos con el propósito de abastecer de especias a los mercados americanos, pero los primeros viajes tuvieron un éxito relativo. El que encabezó López de Legazpi fue de gran trascendencia porque logró la incorporación de las Filipinas al virreinato de la Nueva España e inauguró un comercio muy activo que favoreció un intercambio cultural que incidió en la vida de ambos lugares. La nao de China –o galeón de Manila– que atravesó las aguas del océano Pacífico construyó ese puente de comunicación. Muchos historiadores ya han explicado las repercusiones trascendentales de ese viaje, no sólo desde el punto de vista mercantil, sino también del técnico y el cultural.

Numerosas fuentes documentales y bibliográficas dan cuenta del enorme volumen de productos asiáticos que se introdujeron a la Nueva España. El capitán francés Jean Monségur que estuvo de visita en la ciudad de México entre 1707 y 1708, anotó en sus *Memorias* que esta capital estaba inundada de mercancías de China y de otras partes de las Indias Orientales, las cuales dañaban a los comerciantes vinculados con Sevilla y Cádiz. Lo peor del caso, destacó este viajero, era que cada año salían de este virreinato fuertes cantidades de plata que ya no regresaban porque de las Filipinas pasaban a otros

lugares de Asia, de donde provenían los artículos que llegaban a Acapulco. Buena parte de ese comercio era de contrabando, pues hay constancia de que los galeones salían de Manila sobrecargados de mercaderías no registradas.

El ingreso de nuevos productos, mercancías, hombres y mujeres de Filipinas, Japón y de otras provincias asiáticas que transportó la nao es muy importante para comprender la complejidad del proceso de mestizaje que se dio en la América española, en especial, en la Nueva España. Aunque no se dispone de un censo específico de la inmigración asiática, los estudios que se han emprendido al respecto muestran que los filipinos, chinos y japoneses se dispersaron por las rutas por donde circularon las mercancías procedentes del poniente. Tanto en México como en Filipinas ya existe una amplia bibliografía que aporta una rica información acerca de estos intercambios. En la actualidad, en la ciudad de Lima, el Grupo de estudios e investigación de los japoneses en el Perú, siglos XVII-XX, está encontrando datos muy valiosos relacionados con los japoneses que llegaron en la nao y se trasladaron a esa parte del continente americano.

En el circuito comercial Acapulco-Manila estuvieron involucrados ricos comerciantes de la ciudad de México, Guadalajara, Tepic, San Luis Potosí, Panamá, Lima y otros lugares de la América española, quienes redistribuyeron las mercancías traídas por el galeón de Manila. Uno de ellos, Pedro Pascual de Ibargoyen, residente de Guadalajara, viajó hasta la India para traer armas para equipar al ejército realista durante la guerra de Independencia. El 26 de octubre de 1814, después de dos años de haber emprendido el viaje al poniente, desembarcó en San Blas con un cargamento de 4 000 fusiles y 1 000 pares de pistolas, por encargo de José de la Cruz, intendente y comandante de esta provincia.

Como este eje mercantil rivalizó con el de Sevilla-Veracruz, el virrey Félix María Calleja, presionado por los comerciantes de este circuito, dispuso su clausura por medio del bando del 12 de julio de 1816, pero el intendente de Guadalajara, José de la Cruz, no acató la orden con el argumento de que los recursos que redituaba la aduana de San Blas estaban financiando los gastos del ejército realista. El hecho de que entre 1812 y 1817 la nao de China desembarcara en el puerto de San Blas por el bloqueo de Acapulco impuesto por los insurgentes, favoreció todavía más a los empresarios de Guadalajara.

Debido a que en 2014 se cumplían 450 años de la expedición de Miguel López de Legazpi a las Filipinas, El Colegio de Jalisco consideró oportuno preparar un libro en el que los especialistas en este tema dieran a conocer sus

nuevas reflexiones, tarea que me fue encomendada. Acerca de este viaje y el tornaviaje de Urdaneta ya se ha escrito mucho. Dos temas que muy recientemente empiezan a explorarse y que aquí se abordan son los de la tecnología naval y la construcción de las embarcaciones en los siglos coloniales, los cuales permiten tener una idea más completa del diseño de los barcos que surcaron el Pacífico en la época de los grandes descubrimientos. Estos galeones transpacíficos fueron construidos en un primer momento en La Navidad, Zihuatanejo y Acapulco, pero después en las Filipinas, donde existían maderas de mejor calidad y carpinteros más experimentados, como ya lo ha señalado María Fernanda García de los Arcos en varios de sus estudios. Los capítulos relacionados con los intercambios comerciales y culturales son también muy novedosos porque confirman que entre la Nueva España y las Filipinas hubo una estrecha relación durante más de dos siglos.

Los capítulos de este libro se han dividido en tres partes. La primera contiene los trabajos relacionados con la tecnología naval y las expediciones marítimas por el Pacífico; la segunda, los que se refieren a los intercambios comerciales entre la Nueva España y Filipinas, en los que se pueden apreciar los diferentes reglamentos que regularon la venta y la compra de las mercancías; y la tercera, los que mencionan el intercambio cultural entre dos sociedades distintas. Todos los artículos abren nuevas líneas de investigación, plantean hipótesis y preguntas que pueden llevar a nuevos conocimientos.

Jaime Olveda

LOS VIAJES POR EL OCÉANO PACÍFICO Y LA TECNOLOGÍA NAVAL

MIGUEL LÓPEZ DE LEGAZPI: EL ADELANTADO DE FILIPINAS

Celestina P. Boncan
University of the Philippines

Las expediciones a las Filipinas

El 21 de noviembre de 1564, una expedición española salió del puerto La Navidad compuesta por cuatro barcos: la capitana *San Pedro*, la almiranta *San Pablo* y dos pinazas, *San Juan* y *San Lucas*. Su destino fue las islas Filipinas, ubicadas en el parte oeste del océano de Pacífico. El mando de la flota estuvo a cargo de Miguel López de Legazpi, originario de la provincia de Guipúzcoa, España. Después de su llegada a las Filipinas, reclamó las islas para la Corona española. En los siguientes seis años estableció asentamientos hispanos en varias islas de Filipinas, de acuerdo con las instrucciones del virrey de Nueva España, Luis de Velasco; con esto fue adquiriendo para España un punto de apoyo en las Indias orientales.[1]

Por esta conquista, el rey Felipe II le concedió el título de *adelantado de Filipinas*. En el siglo XVI este título honorífico fue otorgado particularmente a los exploradores que cruzaron extensos océanos para llegar a regiones desconocidas. En este artículo se analizan tres aspectos de la personalidad de López de Legazpi: como conquistador, como fundador y como gobernador general.

La expedición de López de Legazpi no fue la primera en llegar a las Filipinas. Hubo cuatro anteriores que cruzaron el extenso océano Pacífico. Tres de ellas fueron capitaneadas por Fernando Magallanes, Juan Jofre de Loaisa y Álvaro de Saavedra, pero no fueron destinadas a las Filipinas, sino a las Molucas, más conocidas popularmente como las islas de las especias, llama-

[1] Martin J. Noone, S.S.C. *The Discovery and Conquest of the Philippines (1521-1581)*. Manila: Historical Conservation Society, 1966, pp. 29-419.

das así por la nuez moscada, la pimienta, la canela y el jengibre que de allí se exportaban. Las especias añadieron sabor a la dieta sosa de los europeos, pero también fueron usadas como medicinas. Las instrucciones que recibieron los tres capitanes fueron establecer asentamientos permanentes para servir de bases a un comercio lucrativo de especias con Europa. Sin embargo, fuertes vientos alejaron a sus barcos de las Molucas hacia el norte, con dirección a las islas del Poniente, que fue el nombre originalmente dado a las Filipinas. Magallanes llegó a las islas de Homonhon el 16 de marzo de 1521, Loaisa a Bahía de Lianga el 2 de octubre de 1526 y Saavedra a Surigao, el 1 de febrero de 1528.[2]

Un convenio firmado en 1529 determinó la empresa futura española en las Filipinas. Se trata del Tratado de Zaragoza, mediante el cual España y Portugal definieron sus áreas de influencia en Asia porque el Tratado de Tordesillas de 1494 precisó solamente los lindes en América.[3] El de Zaragoza puso a las islas de Filipinas y Molucas dentro de la demarcación de España, pero los cartógrafos ubicaron ambos lugares dentro de la de Portugal porque los barcos españoles no llegaron a las Molucas. España vendió sus derechos de éstas a Portugal por la suma de 350 000 ducados. Con la reducción de sus áreas de influencia en Asia, España preparó una expedición que tuvo como objetivo el establecimiento de asentamientos permanentes en las Filipinas.[4]

La cuarta expedición la planeó Pedro de Alvarado, pero desafortunadamente éste murió en la rebelión del Mixtón en 1541. Fue reemplazado por Ruy López de Villalobos. La flota expedicionaria estuvo compuesta por cuatro barcos (*Santiago, San Antón, San Jorge, San Juan*) y dos pequeñas naves (*San Cristóbal, San Martin*), que se hizo a la vela en La Navidad el 1 de noviembre de 1542 y llegó a las Filipinas el 2 de febrero de 1543. Sin embargo, no fue capaz de establecer asentamientos permanentes porque se topó con muchos problemas; primero, hubo una tormenta violenta que sorprendió al barco *San Juan* entre Leyte y Mindanao. En segundo lugar fue el hambre extrema de la tripulación cuando llegó a Sarangani en Mindanao; para subsistir, los marineros tuvieron que alimentarse diariamente de ratas, hierbas y nada más.

[2] Nicholas P. Cushner, S.J. *Spain in the Philippines: From Conquest to Revolution*. Quezon City: Ateneo de Manila University, 1971, pp. 9-29.

[3] Larry S. Krieger. *World History: Perspectives on the Past*. Evanston, Illinois: McDougal Littell, 1997, p. 363; Joseph R. Strayer. *The Mainstream of Civilization since 1500*. Nueva York: Harcourt/Brace/Jovanovich, 1974, p. 399.

[4] Luis Martínez. "Las primeras expediciones a Filipinas", *El Galeón del Pacífico: Acapulco-Manila, 1565-1815*. México: Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, 1992, p. 82; Cushner, *op. cit.*, p. 29.

Villalobos no tuvo otra alternativa que ir a Tidore en las Molucas, pero en el camino fueron atacados por los habitantes de unas islas. En Tidore, los españoles se embarcaron en buques de los portugueses para el viaje del retorno a Europa por el Cabo de Buena Esperanza. Villalobos murió en Amboina, Molucas.[5] Su único mérito fue haber dado a las islas del poniente un nombre nuevo: Philipinas, Felipinas o Filipinas, en honor del rey Felipe II.[6]

Después del fracaso de la expedición de Villalobos para establecer asentamientos permanentes en las Filipinas, pasaron muchos años para que se organizara otra expedición. En 1550, Luis de Velasco fue nombrado virrey por Felipe II. Al año siguiente, ambos tuvieron desacuerdos con respecto a la preparación de un nuevo viaje a las Filipinas. En una carta de fecha 24 de septiembre de ese año, el primero mandó al segundo enviar dos barcos a Filipinas para traer de vuelta a Nueva España unas muestras de especias para analizarlas (quizá las especias en Filipinas eran diferentes a las de las islas Molucas) y para tratar de encontrar el tornaviaje. También el rey le ordenó elegir a una persona para que se pusiera al frente de la expedición a Filipinas.[7]

Mucho se esperó de esta expedición. Para lograr un resultado exitoso, fue confiada a una tripulación capaz, comenzando con el encargado de la empresa. En una carta al rey del 9 de febrero de 1561, Velasco comunicó que el hombre idóneo era Miguel López de Legazpi, quien en este año ya contaba con más de cincuenta años de edad, pero no tenía la experiencia naval para mandar una expedición de esa naturaleza, semejante a la del legendario Hércules. Consciente de esta limitación, nombró como navegador principal de la expedición a Andrés de Urdaneta, un fraile agustino que había participado en la expedición de Juan Jofre de Loaisa. El rey Felipe II aprobó dicho nombramiento al tomar en cuenta que los dos congeniaban muy bien y porque ambos eran originarios de la provincia de Guipúzcoa.[8]

En Manila hay un monumento de bronce y granito conocido como "Legazpi y Urdaneta"; a la izquierda Legazpi porta una espada y Urdaneta, a la derecha, una cruz.

[5] José de Arteche. *Legazpi: Historia de la Conquista de Filipinas*. Zarauz (Guipuzcoa): Icharopena, 1947, pp. 26-29; Cushner, p. 36.

[6] Arteche, *op. cit.,* pp. 25-26

[7] J. Ignacio Rubio Mañe. *La expedición de Miguel López de Legazpi a Filipinas. Boletín del Archivo General de la Nación*, Segunda Serie, 5/ 3-4 (1964), 684.

[8] Ibid., p. 684.

El conquistador López de Legazpi

Las empresas iniciales de López de Legazpi encontraron muchos problemas. La primera fue la escasez de comestibles. Los suministros para el viaje, como galletas, tapas, jamones, vino, aceite, pescados, vinagre, quesos y garbanzos, obtenidos en La Navidad, fueron consumidos antes de llegar a las Filipinas. Los españoles fueron de acá para allá en busca de comestibles; pasaron de la isla de Samar a Leyte, de ahí a Bohol, luego a Cebú y después a Panay. Los españoles obligaron a los filipinos a proveerlos de comestibles, pero no fueron abastecidos satisfactoriamente porque el número de habitantes de las islas de Samar, Leyte, Bohol y Cebú era muy pequeño. Además, como la economía de los nativos era de subsistencia, no había excedentes de comestibles. Por lo tanto, la llegada de muchos españoles hambrientos provocó la hostilidad de los habitantes.[9]

El rey dio instrucciones a López de Legazpi de buscar la amistad de los filipinos. De conformidad con estas órdenes dio abalorios, campanillas, clavos, etc., a los habitantes a cambio de comestibles. En la isla de Bohol participó en una ceremonia de amistad denominada *Sandugo*, con el jefe nativo, Sikatuna. En dicha ceremonia, los participantes extrajeron la sangre (*dugo* en tagalo) del antebrazo de uno de ellos y la pusieron en una copa mezclada con vino que ambos bebieron. La ceremonia *Sandugo* representó una amistad fuerte y eterna porque fue sellada con sus respectivas sangres.[10]

La ceremonia *Sandugo* entre López de Legazpi y Sikatuna ha sido inmortalizada en dos espectaculares piezas de arte. La primera es un cuadro del renombrado pintor filipino y héroe Juan Luna y Novicio, intitulado *El pacto de sangre*. La pintura muestra diversas figuras; a la izquierda están Sikatuna, López de Legazpi, Urdaneta y Mateo de Saez (el maestro de campo); detrás, un lancero, el capitán Felipe de Salcedo, el nieto de Legazpi y Guido de Lavezares. En la actualidad, esta pintura cuelga en una pared de la gran escalera que conduce a la sala de ceremonias del palacio de Malacanang, la oficina

[9] Capítulo 3 (pp. 87-138) del libro *Initial Encounter: A History of Christianity in the Philippines,* tomo 1 por T. Valentino Sitoy, Jr. ofrece una exposición extensa del estado lamentable de los españoles mientras fueron a las Bisayas, desde 1565 hasta 1570, para tratar de aliviar el hambre, si bien en el proceso cometieron abusos contra los habitantes, comoquitarles sus alimentos y otras cosas esenciales.

[10] Miguel López de Legazpi. "Relation of the Voyage to the Philippine Islands by Miguel Lopez de Legazpi, 1565"; Emma Helen Blair and James Alexander Robertson (eds.). *The Philippine Islands: 1493-1898*. vol. 2, p. 208. Este libro, que consta de 55 volúmenes de fuentes primarios está referida simplemente como "Blair y Robertson".

y residencia del presidente de la republica de Filipinas.[11] La segunda es un tableau que muestra los principales caracteres del *sandugo* de tamaño natural, obra de un artista nacional de Filipinas llamado Napoleón Abueva. Está ubicado al lado de la carretera nacional en la isla de Bohol, jurisdicción de la municipalidad de Loay.[12]

Hay entre ellos quien rehúsa la mano de amistad extendida de López de Legazpi porque significa la mano de la guerra. Por ejemplo, en Cebú, el 27 de abril de 1565, los habitantes se prepararon para el combate, se pusieron sus armaduras, sacaron sus lanzas, escudos, pequeñas espadas y flechas; eran cerca de mil guerreros. López de Legazpi dio la orden de disparar la artillería a los barcos y barcas; pero en lugar de luchar, los nativos abandonaron sus campos y permitieron a los españoles desembarcar sin mayor oposición.[13]

La presencia de los portugueses fue también una preocupación para López de Legazpi; éstos ocuparon las Molucas. En 1568, una flota de siete barcos llegó a las Filipinas, el capitán Gonzalo de Pereira preguntó por qué los españoles que llegaron consideraron que estas islas pertenecían a España. Después, los portugueses impusieron un bloqueo en el campamento de los españoles en Cebú, luego lo bombardearon y hasta quemaron los campos cultivados de Palay. El sitio de Cebú duró más de tres meses, pero López de Legazpi y sus compañeros no se rindieron.[14]

Tres meses después de su llegada, López de Legazpi decidió construir un fortín en Cebú como defensa ante la incipiente presencia española en las Filipinas. Al principio se utilizaron troncos y barro, pero años más tarde fueron reemplazados por piedra y mortero para reforzar la estructura. El diseño del fortín tuvo forma de triángulo. El área total fue de 2 025 metros cuadrados con tres bastiones: la Concepción en la parte sudoeste, el Ignacio de Loyola en la parte sudeste y el San Miguel en la parte nordeste. Para hacerlo invulnerable, las paredes tuvieron más de veinte pies de altura, ocho pies de grosor y torres de 30 pies de altura. De conformidad con las instrucciones de Felipe II, López de Legazpi construyó esta fortaleza cerca de la costa. También levantó dos casas, una para sus hombres y la otra para que sirviera de almacén

[11] Ambeth Ocampo. "Bohol and the Blood Compact," opinion.inquirer.net/63541/bohol-and-the-blood-compact.

[12] National Historical Institute, Site of the Blood Compact: A Panel Report. Manila: National Historical Institute, 2006.

[13] Cushner, *op. cit.*, pp. 53-54.

[14] Ibid., pp. 61-65.

de municiones. Al principio se llamó fortín de San Pedro, pero después fue conocido como la capitana de Legazpi, encargado de vigilar Cebú.[15]

Otro hecho que caracterizó a este conquistador fue su esfuerzo por encontrar el tornaviaje a la Nueva España. Básicamente, la ruta de navegación a Filipinas fue conocida desde 1527. La ruta usada por Magallanes y Loaisa tomó demasiado tiempo: de España al sud Atlántico a través del estrecho en la punta de Sudamérica, cruzando el Pacífico. Después de la conquista de México-Tenochtitlán, en lo sucesivo todas expediciones para las Molucas y Filipinas partieron de la Nueva España.[16] Esta ruta fue más práctica: de este virreinato navegando hacia al oeste hasta las islas Marianas y después siguiendo la corriente ecuatorial del Pacífico hasta las Filipinas. Esta corriente fue la misma que trajo a Magallanes y a Loaisa a las Filipinas.[17] Saavedra fue el primero en usar esta ruta. Muchos creyeron que era imposible cruzar el Pacífico de oeste a este a causa de la desafortunada sucesión de fracasos para buscar el tornaviaje a la Nueva España.[18] El éxito de la empresa colonial de España en Filipinas necesitó, por ejemplo, llevar las últimas noticias, despachar oficiales que gobernaran las islas y frailes para cristianizar a los filipinos. Comandados por el capitán Felipe de Salcedo y con la guía de fray Andrés de Urdaneta, el *San Pedro* dejó Cebú en dirección del estrecho de San Bernardino, entre las provincias de Sorsogón y Sámar. De aquí navegó hasta alcanzar las latitudes del norte del Pacífico y después giró hacia el este para cruzar el Pacífico hasta llegar a las costas de América del Norte. De allí siguió hasta el puerto de Acapulco.[19] Este viaje histórico comenzó el 1 de junio de 1565 y llegó a Acapulco el 8 de octubre del mismo año. De la tripulación original, solamente 28 llegaron a Acapulco. En los próximos dos y medio siglos fue la ruta usada por todos los galeones de las islas Filipinas a la Nueva España.[20]

[15] living.cebunetwork.com/article/fort-san-pedro-cebu-city; www.cebucentral.com/attractions/Fort_San_Pedro.html

[16] Benito J. Legarda. *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*. Quezon City: Ateneo de Manila University Press, 1999, p. 13.

[17] Augusto de Viana. "The Maritime Connection between the Philippines and the Marianas in the Age of the Galleons", Probing Philippine-Spanish Connections in History. Manila: National Historical Commission of the Philippines, 2012, pp. 148-149.

[18] Martínez, *op. cit*., p. 84; Cushner, *op. cit*., pp. 28-29.

[19] Martínez, *op. cit*., p. 86.

[20] En 2009 la UNESCO adoptó la fecha 8 de octubre como "El Día del galeón", en conmemoración del comercio del galeón Manila a Acapulco. Edgardo Angara. www.mb.com.ph/tornaviaje.

El descubrimiento del tornaviaje tuvo grandes repercusiones en las Filipinas, lo que determinó su destino en los próximos 200 años.[21] Grandes barcos, denominados galeones, sirvieron como conducto principal del comercio y del colonialismo.[22] De Manila, el galeón salía cargado de porcelana, seda, varios objetos de marfil, especias y muchos otros productos. El comercio fue "un testimonio del escaso pero continuo contacto entre la colonia filipina y la madre España, una interacción cultural de gente y mercancías, espíritu emprendedor y atrevimiento, labor , habilidad y tecnología marítimas".[23] A su regreso, el galeón salía de Acapulco en la primera semana de marzo y arribaba a Manila a finales de mayo. El cargamento fue muy importante para fortalecer el colonialismo español y el cristianismo en Filipinas. El galeón trajo monedas de plata, producto de las ventas de las mercancías vendidas en la feria en Acapulco y lo que correspondía al situado enviado por la Tesorería de México como ayuda económica. Estas mismas monedas pasaron a ser el medio de cambio en el comercio diario de los habitantes, lo que puso a la economía de las Filipinas en un sistema monetario y sustituyó al tradicional cambio denominado *barter* o trueque. El galeón también transportó a Manila funcionarios para el gobierno de las Filipinas, soldados para tripular los fortines, guarniciones para mantener sometidos a los filipinos y marineros para defender los mares del archipiélago y expulsar a otros europeos intrusos. Los misioneros también llegaron a las Filipinas para enseñar y propagar una nueva religión, el cristianismo.[24]

López de Legazpi, el fundador

Una de las instrucciones que dio Felipe II a López de Legazpi fue establecer asentamientos permanentes en Filipinas. Para cumplir con esta orden, fundó dos ciudades y sembró las semillas del urbanismo español en las Filipinas. La primera fue Cebú,[25] explorado en un principio por Esteban Rodríguez, el pi-

[21] Virgilio Almario (ed.). *Pacto de Sangre: Spanish Legacy in Filipinas*. Manila: Philippine-Spanish Friendship Day Committee, 2003.

[22] Para un estudio completo del comercio del galeón Manila a Acapulco véase William Schurz. *The Manila Galleon*. Nueva York: Dutton, 1959.

[23] Marya Svetlana Camacho. "Eastward Crossing; the Galleon Voyage from Manila to Acapulco", Edgardo Angara y Sonia Ner (eds.). *The Manila Galleon: Traversing the Pacific*. Manila: Rural Empowerment Assistance and Development (READ) Foundation, Inc., 2012, pp. 79-91.

[24] Celestina Boncan. "The Westbound Galleon Trade Route from Acapulco; The Return to Manila", Edgardo Angara and Sonia Ner (eds.). *The Manila Galleon: Traversing the Pacific*. Manila: Rural Empowerment Assistance and Development (READ) Foundation, Inc., 2012, pp. 95-101.

[25] Rubio Mañe, *op. cit*., p. 727.

loto mayor de la expedición, y por Juan de Aguirre. López de Legazpi les ordenó hacer un reconocimiento de las islas, redactar un reporte detallado con los nombres y una descripción de la tierra. Rodríguez presentó un brillante informe de la riqueza en oro de Cebú, en el que señaló: "los indios se calzan pendientes de oro y los caudillos tienen dos broches en sus pies". Otros informes indicaron que Cebú tenía muchos pueblos grandes y que los mares de los alrededores ofrecían lugares excelentes para echar anclas.

Cebú no era desconocido para López de Legazpi y el resto de la tripulación porque Magallanes lo había visitado en 1521. Él ordenó la celebración de una misa e invitó al rajah Humabon, a su esposa y a su hijo, así como a los habitantes de la isla. Después de la misa, todos fueron bautizados.[26] Magallanes dio a la esposa de Humabon una imagen del Niño Jesús. La misa y el bautismo de los habitantes fueron los más importantes acontecimientos que ocurrieron durante la visita de Magallanes.

López de Legazpi fundó la ciudad de Cebú el 8 de mayo de 1565, la que reclamó en nombre del rey de España. Para que la ocupación fuera oficial, efectuó la ceremonia de fundación con la presencia del notario Hernando Riquel. A Cebú se le dio el nombre cristiano de Villa de San Miguel porque fue fundada en el día de la festividad de este arcángel. Una misa siguió a la fundación; después, López de Legazpi indicó el lugar para la construcción de una iglesia en la que instaló una imagen del Niño Jesús, que Juan de Camuz encontró después en un saqueo en esta misma ciudad. Se da por cierto que esta imagen fue la misma que se le regaló a la esposa del rajá en 1521, cuando fue bautizada. El templo de Cebú fue bautizado con el nombre de Santísimo Nombre de Jesús.[27]

Muchos años después de su fundación, en Cebú se popularizó la devoción al Santo Niño Jesús, que se extendió a otras islas y provincias cercanas. Ahora Cebú es reconocida como el centro de la devoción del Santo Niño. Su fiesta se celebra cada año el tercer domingo del mes de enero y consiste en un baile en su honor denominado *Sinulog*. El origen del *Sinulog* es el baile que los habitantes dedicaban a sus dioses en los tiempos anteriores a la introducción de cristianismo en la isla; ahora, la iglesia es nombrada basílica de Santo Niño. La celebración más grande en Cebú es la fiesta para honrar esta imagen. En

[26] Ibid., p. 501; Antonio Pigafetta, "First Voyage Around the World 1519-1521", Blair y Robertson, vol. 33, pp. 155-161.

[27] Ramón Echevarría. *Relation of the Philippines in 1600 (traducción del español de Relación de las Islas Filipinas de Pedro Chirino, s.j.).* Makati: MDB Printing, 1969, pp. 234-235.

ese día se ejecutan muchos bailes en las calles de la ciudad en los que participan mujeres con coloridos vestidos, agitando la imagen del Santo Niño.[28]

Aunque Cebú está más cercana a las Molucas, también fue el lugar más cercano a los portugueses asentados en aquellas islas. Por eso hubo siempre la amenaza de asaltos, mencionados por López de Legazpi repetidas veces en sus cartas al rey.[29] También tuvo que mover su campo a otro sitio porque los alimentos en Cebú escasearon. La falta no se debió a la carencia de arbitrios o de riquezas en la isla, sino a que los españoles despojaron a los habitantes de sus cerdos y gallinas. Según fray Diego de Herrera, el provincial de los agustinos, muchos dejaron sus pueblos y los que se quedaron ya no sembraron.[30] López de Legazpi estableció un nuevo campamento en Panay. Los informes iniciales de esta isla fueron buenos: "la tierra es fértil y abundante en arroz, cerdos y gallinas y miel".[31]

En 1570, el atractivo de las especias declinó. Los españoles se interesaron más por el comercio con China después de tener noticias de que la isla al norte de Panay era una buena vía para el intercambio. Uno de los asentamientos, Maynilad, mantuvo relaciones comerciales con China y la isla de Luzón se convirtió en el centro de la actividad española,[32] pero primero López de Legazpi quiso conocerla más. El 3 de mayo de 1570 despachó a su maestre de campo, Martin de Goiti, con unos cien soldados a Luzón; las instrucciones que recibió incluían verificar la existencia de Maynilad.[33]

El nombre Maynilad tiene su raíz en el de la planta nilad que abundaba en el lugar. Maynilad estaba ubicada en la boca del río Pasig; fue rodeada con una estacada de troncos de cocoteros y tapias. En el interior de la palizada se construyó un fortín con las paredes recubiertas con barro. Aquí hubo una pequeña población que vivía en cabañas de nipa. En el centro se ubicaba la de Solimán que era la más larga y al lado había un arsenal. También se instaló una fundición donde un maestro herrero construyó cañones. Los habitantes

[28] www.sinulog.ph.

[29] Miguel López de Legazpi. "Letter from Miguel Lopez de Legazpi to Felipe II" 1570, vol. 3, p. 10; Joan de Agustin. "Evidence Regarding the Portuguese Expedition Against Cebu," 1570, Blair y Robertson, vol. 3, pp. 114-116.

[30] Diego de Herrera, O.S.A., "Letter from Fray Diego de Herrera to Felipe II," 1570, Blair y Robertson, vol. 3, pp. 69-70.

[31] "Anonymous Eyewitness Account of the Conquest of Luzon", The Christianization of the Philippines (traducido por Rafael López, O.S.A. y Alfonso Félix). Manila: Historical Conservation Society/ University of San Agustin, 1965, p. 365.

[32] López y Félix, *op. cit.*, p. 335.

[33] Cushner, *op. cit.*, p. 65.

subsistieron de la agricultura y la pesca. La isla fue gobernada por una línea de rajás y datus descendientes de sultanes de Borneo.[34]

Al llegar a Maynilad, Goiti se encontró con los dos jefes, el rajá Matanda y el rajá Solimán. El primero era más viejo y más flexible, lo que permitió que se establecieran buenas relaciones con los españoles. Sin embargo, con el segundo no fue así. No tuvo confianza, por lo tanto hubo una paz precaria. Pronto estalló una guerra entre las dos partes. Los hombres de Solimán dispararon tres cañonazos a los españoles, quienes respondieron con grandes piezas de artillería. Después de esto, los hispanos atacaron la estacada de Solimán y la quemaron. En el mismo mes, Goiti tomó posesión de la isla de Luzón, incluidos todos sus puertos, pueblos y territorios.[35]

Goiti regresó a Panay y reportó a López de Legazpi los sucesos de Maynilad. Informado por Goiti de la ubicación estratégica de este sitio, decidió dejar Panay. El contingente español abandonó este lugar el 20 de abril de 1571 y pasó a la isla Mindoro, donde permanecieron dos semanas más o menos y luego se dirigieron a Maynilad. Cuando los habitantes recibieron noticias de que una numerosa fuerza se aproximaba —250 hombres en 26 barcos más o menos—, quemaron su asentamiento. Tondo, el pueblo opuesto a Manila, fue el lugar donde los españoles se encontraron con Legazpi. Hablando en nombre de Matanda y Solimán, el rajá Lacandula le pidió que los perdonara por alzarse contra Goiti. En 18 de mayo, los tres rajás acordaron aceptar la soberanía española.[36] Al día siguiente, López de Legazpi reclamó Maynilad y todas las tierras circundantes y le dio un nuevo nombre: Manila.[37]

El 3 de junio le dio a Manila el título de ciudad, y el 24 del mismo mes nombró a los oficiales del cabildo: dos alcaldes ordinarios, un alguacil mayor y 12 regidores. Al día siguiente designó a un notario para el ayuntamiento y dos para el tribunal.[38] Igual que en Cebú, dispuso la construcción de un fortín para defender Manila en el lugar donde las aguas del gran río y las de la bahía convergían. Originalmente fue levantado con madera, pero más tarde

[34] Nick Joaquin. *Manila, My Manila: A History for the Young.* Manila: Vera-Reyes, 1990, p. 13.

[35] Hernando Riquel. "Act of Taking Possession of Luzon," 1570, Blair y Robertson, vol. 3, pp. 165-167.

[36] Según Nick Joaquín, la fecha 18 de mayo de 1571 marca el día cuando el Maynilad de Soliman se convirtió en el Manila de Legazpi. Joaquín, *op. cit.*, p. 17.

[37] E.P. Patanñe. "Old Tondo and the Lakandula Revolt of 1574", Enrique Victoriano (ed.). *Historic Manila: Commemorative Lectures, 1993-1995*. Manila: Manila Historical Commission (s.f.), pp. 12-13.

[38] Fernando Riquel. "Foundation of the City of Manila", 1572, Blair y Robertson, *op. cit.*, vol. 3, pp. 173-174.

se sustituyó por uno de piedra. La fortaleza recibió el nombre de Fuerza de Santiago en honor del santo patrón de España.[39]

López de Legazpi construyó Manila siguiendo el diseño de las ciudades españolas de la Edad Media. Su objetivo fue impresionar a los habitantes con el poder y el dominio de España, el nuevo señor de la tierra. La función principal de estas ciudades fue servir de fortalezas como en el medioevo y brindar seguridad a los habitantes. La custodia de las propiedades estuvo en manos de caballeros que tuvieron los medios para contratar los servicios de los guerreros de ese tiempo. Estos señores vivieron en castillos con paredes de piedra. Durante los tiempos de invasión permitieron que los granjeros entraran a estas fortalezas. Con el paso del tiempo, estos modestos asentamientos evolucionaron como Madrid, Segovia, Ávila o Salamanca.[40]

En 1585, durante el gobierno del general Santiago de Vera (1585-1589), la ciudad incipiente fue protegida con una muralla de piedra que tenía 30 pies de altura y cuatro de ancho. Del norte hacia la derecha contaba con los siguientes bastiones: Santo Domingo, San Gabriel, San Lorenzo o Dilao, San Andrés, San Diego, Plano Luneta, San Miguel, Santa Bárbara, San Francisco y los baluartillos San José, San Eugenio, San Juan y San Francisco. También tuvo otras defensas denominadas reductos o revelines: el Parián, Recoletos, Real, San Pedro y San Francisco. Unos soldados vigilaron estos bastiones y reductos a todas horas del día y de la noche. Además, estos baluartes fueron defendidos con cañones de alto calibre, colocados encima de la pared de piedra.[41] Dado que Manila estuvo rodeada por una muralla también fue conocida como "Intramuros".

Manila fue una ciudad exclusiva para los españoles. De 1571 hasta 1800, las oficinas principales del gobierno estuvieron ubicadas dentro de la muralla. Tal fue el caso del palacio del gobernador, la Audiencia, la Hacienda Real y el Ayuntamiento. Fue también en esta parte de Manila donde los oficiales construyeron sus casas, al igual que los templos y los conventos de las órdenes religiosas responsables de la evangelización de las Filipinas, a saber, los agustinos, franciscanos, jesuitas, dominicos y recoletos.[42] También se localizaban

[39] María Lourdes Díaz-Trechuelo López-Spínola. *Arquitectura Española en Filipinas (1565-1800).* Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1959, p. 6.

[40] Pedro Ortiz Armengol. *Lecture on Intramuros.* Manila: Intramuros Administration, 1982, p. 5.

[41] Leon Wolff. *Little Brown Brother: How the United States Purchased and Pacified the Philippines.* Singapore: Oxford University Press, 1991, p. 20-21.

[42] El éxito de la evangelización de las Filipinas se debió a los agustinos que llegaron con Legazpi, seguido por los franciscanos en 1577, los jesuitas en 1581, los dominicos en 1587 y los recoletos en 1606. Estos misioneros fueron asignados a sus propias provincias y regiones; por ejemplo, los agustinos en

los colegios para los hijos de los españoles y mestizos, como la Universidad de Santo Tomás y el Colegio de San Juan de Letrán de los Dominicos, el Colegio de San José y el Ateneo Municipal de los Jesuitas; al igual que los beateríos para las hijas de los españoles y mestizos españoles como los de Santa Isabel, Santa Catalina, Santa Rosa y la Compañía de Jesús.[43]

La entrada a Manila fue únicamente a través de las puertas autorizadas. Cada una de ellas fue exclusivamente para un grupo. Así, por ejemplo, la puerta de Isabel II fue para quienes venían del río Pasig, mientras que la del Parián fue para los "arroceros"[44] y la de Santa Lucía para los de la bahía de Manila. La Puerta Real fue para uso exclusivo del gobernador general, mientras la del Postigo para el arzobispo de Manila. Estas puertas se abrían al alba para permitir la entrada a los indígenas que trabajaban en las casas de los españoles, como criadas, cocineras, costureras, cocheros, etc.; y al anochecer tenían que salir antes de que se cerraran.[45] El colonialismo dio a los españoles un lugar exclusivo para vivir en Manila y privó a los habitantes de su propia tierra, que en realidad fue el núcleo de la Maynilad de Solimán.

Por su seguridad, los españoles obligaron a los indígenas y a los chinos a vivir fuera de la muralla de Manila, zona conocida como "extramuros"; estos distritos periféricos se convirtieron en los arrabales de Manila,[46] como Ermita, Malate, Paco, Santa Ana y Pandacan, situados al sur del río Pasig; San Nicolás, Tondo, Binondo, Santa Cruz, Quiapo, Sampaloc y San Miguel, ubicados al norte de dicho río.[47] Por otro lado, los chinos vivieron en un barrio exclusivo conocido como "el Parián".[48]

Cebú, Panay, Tondo, Bulacan, Pampanga, Batangas; los franciscanos en Laguna, Tayabas, Camarines y Albay; los dominicos en Cagayan, Batanes, Pangasinan; los jesuitas en Batangas, Bohol; y los recoletos en Mindoro. Pedro Picornell. *The Philippine Chronicles of Fray San Antonio (traslacion de la español de Crónicas de la Provincia de San Gregorio Magno by Juan Francisco de San Antonio).* Manila: Casalinda and Historical Conservation Society, 1977, pp. 197-205.

[43] Antonio de Morga. *Sucesos de las Islas Filipinas.* Manila: National Historical Institute, 1991, pp. 317-325.

[44] Los "arroceros" eran los comerciantes de arroz.

[45] Teodoro Agoncillo. "Ancestral City" en Turn of the Century (Felice Sta. María, editor). Quezon City: GCF Books, 1990, p. 49.

[46] Ramón Fernández Gonzales y Federico Moreno y Jerez. *Manual del Viajero en Filipinas.* Manila: Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875, p. 157.

[47] Jean Mallat. *The Philippines: History, Geography, Customs, Agriculture, Industry and Commerce of the Spanish Colonies in Oceania (traducido por Pura Santillán-Castrense).* Manila: National Historical Institute, 1998, p. 107.

[48] Originalmente, el Parián fue situado en un ciénaga afuera del convento de Santo Domingo frente al río Pasig. Más tarde, el Parián fue trasladado a varios lugares. Los edificios del Parián a menudo se quemaron porque fueron hechos de materiales ligeros. Hurtado de Corcuera. "Letters from Governor Hurtado de Corcuera," 1636, vol. 26, p. 139; Francisco Tello. "Letter from Governor Francisco Tello", 1599, Blair y Robertson, vol. 10, p. 259; Alberto Santamaria, O.P. "The Chinese Parian (El Parián

La normatividad de la ciudad española también estuvo presente en las calles de Manila. Las calzadas fueron paralelas y cruzaron la una con la otra, formando una cuadrícula. Por lo general, las calles recibieron el nombre según el edificio que estaba más próximo; por ejemplo, calle del Arzobispado, Real de Palacio, Cabildo, Aduana, Recoletos, Santa Clara, Santo Tomás y Santa Potenciana. Otras calles recibieron el nombre de españoles prominentes, como la calle Magallanes (por Fernando Magallanes), Urdaneta (por fray Andrés de Urdaneta), Legazpi (por Miguel López de Legazpi), Basco (por el gobernador general José Basco y Vargas) y Anda (por el gobernador general Simón de Anda).[49]

López de Legazpi, gobernador general

Después de establecer la capital en Manila, López de Legazpi emprendió una campaña para expandir el poder español al resto de la isla de Luzón. Su nieto, Juan de Salcedo, fue el comandante de la expedición para explorar la isla. Primero, Salcedo siguió el río Pasig que desembocaba en una laguna, donde procedió a sujetar a los habitantes. Después se dirigió al sur, a la provincia de Camarines, para verificar las noticias sobre la existencia de minas de oro. La expedición regresó a Manila, pero después de unos meses, Salcedo, acompañado por 80 soldados, continuó con la tarea asignada por López de Legazpi. En ese tiempo, Salcedo marchó al norte, a las provincias de Pangasinán e Ilocos, siguiendo el río Cagayan hasta la costa este de Luzón.

La conquista y la pacificación de las Filipinas siguieron el método colonial, es decir, cambiaron la configuración de los asentamientos indígenas, junto con la práctica de "la reducción", consistente en fusionar los pequeños pueblos en uno solo, estrategia opuesta a la tradición local. Con anterioridad a la conquista, los habitantes vivieron en pueblos pequeños y dispersos, usualmente situados en las orillas de los ríos o en las costas donde encontraron con facilidad alimentos como pescado, mariscos, calamares, camarones, etc. A bordo de barcas y balsas se desplazaron por los ríos para ir a otros lugares.[50] Estos pequeños pueblos desaparecieron por completo durante el periodo colonial.

de los Sangleyes)", Alfonso Félix Jr. (ed.). *The Chinese in the Philippines*, 1570-1770. Manila: Solidaridad Publishing House, 1966, vol. 1, pp. 67-118.

[49] Jaime Laya and Esperanza Gatbonton. *Intramuros of Memory*. Manila: Intramuros Administration, 1983.

[50] F. Landa Jocano (ed.). *The Philippines at the Spanish Contact: Some Major Accounts of Early Filipino Society and Culture*. Manila: MCS Enterprise, 1975.

Por medio de la reducción, los españoles lograron establecer la estructura de la administración colonial. Cada pueblo fue gobernado por un oficial llamado gobernadorcillo, cuya función consistía en mantener la paz y recolectar los impuestos para el sostenimiento del gobierno español. Por otra parte, el objetivo de la Iglesia católica también se alcanzó: en cada pueblo se construyó un templo a un lado de la plaza o centro del pueblo, que dominó a los demás edificios de su alrededor. A veces sus dimensiones y su majestuosidad opacaron la oficina del gobernador de la provincia. En estas parroquias, los curas fortalecieron la fe de los habitantes mediante la administración de los sacramentos. En Filipinas, muchos de los nuevos pueblos fueron nombrados en honor de los santos[51] y encomendados a ellos.[52]

Las islas Cebú, Panay, Bohol, Samar y Leyte, en las Visayas primero, y después las provincias en Luzón pacificadas con éxito en 1572, lo que equivalía a casi dos tercios de las Filipinas, cayeron en manos de los españoles. El resto del esfuerzo colonial fue tarea de los futuros gobernadores generales. Para entonces, López de Legazpi había logrado el objetivo de su expedición que partió de La Navidad en 1564.

López de Legazpi murió el 20 de agosto de 1572 a la edad de 62 años. Su tumba está en el templo de San Agustín, en Intramuros. Pasó los últimos años de su vida lejos de su nativa Guipúzcoa, España; pero fue hasta el crepúsculo de su vida cuando encontró su destino. De 1564 hasta 1572 llevó a cabo su importante empresa, es decir, consolidar el poder de España en las Filipinas.

[51] Los nombres más populares de los pueblos en Filipinas son San Juan, San José, Santo Tomás, San Francisco y San Fernando.

[52] Pueblos donde el principal sustento de la población es la agricultura como Sariaya, Lucban y Tayabas, en donde veneran a San Isidro Labrador como su santo patrono, con fiestas en las que se exhiben con las cosechas de arroz, cocos, plátanos, etcétera.

LOS VIAJES DE CIRCUNNAVEGACIÓN DE FRANCIS DRAKE Y THOMAS CAVENDISH Y SU PASO POR EL PACÍFICO NOVOHISPANO, 1577-1588

Lourdes de Ita
Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo

El primer viaje de circunnavegación y la búsqueda del tornaviaje desde Filipinas

El primer viaje de circunnavegación de la tierra, que se llevó a cabo entre el 20 de septiembre de 1519 y el 22 de septiembre de 1522, fue capitaneado por Fernando de Magallanes hasta su muerte en la batalla de Mactán en abril de 1521, y después por el maestre del *Victoria,* Juan Sebastián Elcano, que no pudo ser repetido hasta pasados más de cincuenta años.

Por otra parte, los viajes de Jofre García de Loaysa (1525), Álvaro de Saavedra y Cerón (1527), Juan de Grijalva (1537) y Ruy López de Villalobos (1542) hacia el sudeste asiático, no lograron encontrar la ruta del tornaviaje hacia América,[1] de modo que la expedición de Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta que zarpó del puerto La Navidad el 21 de noviembre de

[1] En 1525, Juan Sebastián Elcano y Jofre García de Loaysa intentaron encontrar la ruta de tornaviaje desde Filipinas hacia América, pero fue un viaje complicado y ambos murieron de escorbuto en el Pacífico en 1526. En 1527, Hernán Cortés despachó tres naves desde la costa occidental novohispana hacia las Molucas al mando de Álvaro de Saavedra y Cerón, del que sólo una embarcación llegaría a su destino, donde Saavedra se uniría con los supervivientes de la expedición de Loaysa, pero fracasaría en su intento de regresar a América por el Pacífico. Otra expedición zarpó de Nueva España en 1537 comandada por Juan de Grijalva, pero los motines de que fue objeto, la hicieron fracasar. El último intento de llegar a las Molucas lo hizo la compañía de Ruy López de Villalobos, que zarpó de La Navidad; tocaron las islas Marshall pero fueron expulsados de las Molucas por los portugueses, y tampoco lograron regresar por el Pacífico. Los supervivientes de todas estas expediciones dependieron de los portugueses para su final repatriación vía el océano Índico. Miguel León Portilla. *Cartografía y Crónicas de la Antigua California.* México: IIH-UNAM, 2001, pp. 40-45; Peter Whitfield. *New Found Lands, Maps in the History of Exploration.* Londres: The British Library, 1998, pp. 94-95.

1564[2] con la comisión de dirigirse a las Molucas y tratar de avanzar en la colonización de aquellas regiones, marcaría la historia de la navegación al lograr Urdaneta regresar por el norte del Pacífico o Mar del Sur, trazando la ruta de la tornavuelta desde Filipinas hasta Acapulco, que tendría una importancia histórica definitiva para el comercio español.

El regreso de la expedición inició cuando la nao *San Pedro* dejó Cebú el 1 de junio de 1565 y empezó el cruce transpacífico el día 9, empujada por los vientos de monzón del verano. Navegó rumbo hacia el norte en busca de las corrientes que actualmente llamamos de Japón o de Kuro–Sivo, hasta el día 4 de agosto, cuando las encontró y logró que la desplazara con dirección oriente hasta la costa norte del Pacífico americano.[3] Un mes y medio después de haber encontrado la corriente de Japón, el 18 de septiembre, pudo avistar la isla de Santa Rosa, al sur del actual San Francisco, California, lo que marcó el clímax del viaje y echó por tierra el mito de la imposibilidad de regresar de Filipinas cruzando el Pacífico de occidente a oriente. El resto del viaje consistió en seguir por la costa hacia el sur y sur-sudeste, a una velocidad considerable y con una tripulación agotada, hasta llegar a Acapulco el 8 de octubre de 1565.[4] Esta ruta señalaría la que en los años sucesivos seguiría el galeón de Manila durante 250 años.

En este contexto, en el que España logró dominar los dos más grandes océanos del mundo y establecer circuitos comerciales en lo que sería el primer sistema mundo,[5] resulta interesante considerar el papel de Inglaterra, que lo-

[2] Jaime Olveda. "Las villas y los puertos del Pacífico norte novohispano", Lourdes de Ita. (Coord.). *Organización del Espacio en el México Colonial: Puertos, Ciudades y Caminos.* México: IIH-UMSNH/Conacyt, 2012, pp. 236; Jaime Olveda. "La Navidad. El comercio y la penetración filipina", Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coords.). *Los puertos noroccidentales de México*. Zapopan: El Colegio de Jalisco/Universidad de Colima/INAH, 1994, pp. 18-19.

[3] Ese día alcanzarían por primera vez la latitud 39º Norte en una longitud de 170º Este; posteriormente, el 4 de septiembre, descendieron a los 32º Norte, para volver otra vez a los 39º 30´ Norte. El moverse entre estos dos extremos, aunque alargó el tiempo del viaje, tuvo la finalidad de verificar la longitud, una coordenada difícil de medir en aquella época, pero vital para el cálculo del cruce transversal del Pacífico. Según el diario del piloto, Urdaneta calculó estar a una distancia de 270 leguas de Cabo Mendocino. José Ramón de Miguel Bosch, *Andrés de Urdaneta and the Return Voyage,* http://www.andresurdaneta.org/urdaneta500; Euskonews Nº 211. Zbk (2003/05/23-30). www.euskonews.com; Mariano Cuevas. *Monje y Marino, la vida y los tiempos de Andrés de Urdaneta, Españoles en América II: Expediciones a las Filipinas*. México: Galatea/Layac, 1943, p. 229.

[4] Un año después de este primer viaje de la tornavuelta, Urdaneta se presentó en Castilla ante Felipe II para informarle de sus hallazgos. Regresó al monasterio de San Agustín en México, donde murió el 3 de junio de 1568.

[5] Concepto desarrollado por la crítica posmarxista para explicar la lógica y la dinámica de las relaciones económicas, geopolíticas y sociales a lo largo de la historia moderna. Algunos de sus exponentes han sido Samir Amin, Gunder Frank e Immanuel Wallerstein.

gró pasar de ser un territorio aislado y sin importancia estratégica ni naviera a principios del siglo XVI,[6] a vencedor de la Armada de Felipe II en la batalla del canal de La Mancha en 1588 y disputarle a España el prepondominio naval en los siglos sucesivos:

> A partir del siglo XVI, los poderes europeos libraron sus guerras en el mar, atacaron a las colonias, las rutas comerciales y las fuentes de riqueza de unos y otros. Ésta fue la gran lección de Drake y la que transformó a Inglaterra en una nación que tuvo al mar como elemento central.[7]

Fue en una serie de viajes entre los años de 1560 y 1568 cuando Francis Drake tuvo sus primeras experiencias formativas en la navegación más allá de Europa y la navegación transoceánica, y acerca del mundo de las negociaciones comerciales, la piratería, la esclavitud y los conflictos armados en los mares americanos entre las autoridades locales y la poderosa España.

Algunos viajes ingleses al Caribe como preámbulo de los del Pacífico

Contemporánea a la expedición de López de Legazpi y Urdaneta a las Molucas y Filipinas, y su regreso a Nueva España, fue la travesía del segundo viaje de tráfico ilegal de esclavos africanos del inglés John Hawkins hacia el Caribe. Hawkins zarpó de Plymouth el 18 de octubre de 1564 con cuatro barcos, uno de los cuales pertenecía a la reina Isabel I de Inglaterra. Zarparon un mes antes de que López de Legazpi y Urdaneta soltaran amarras en el puerto de La Navidad. Después de pasar tres meses en África Occidental, la compañía inglesa cruzó el Caribe, donde Hawkins vendió como fuerza de trabajo a los negros que había capturado en África y regresó a Inglaterra el 20 de septiem-

[6] La conciencia europea de la existencia de América y el conocimiento adquirido en la sucesión de viajes trasatlánticos de fines del siglo XV hasta mediados del XVI, cambiaron la localización relativa de Inglaterra, pasando de un estado de insularidad y aislamiento a una posición estratégicamente ventajosa en el tablero del mundo occidental. El historiador inglés George Trevelyan afirmaba que: "la historia de Bretaña como líder en los asuntos mundiales … inicia con el reino de Isabel I. La razón puede ser leída en un mapa. Los cartógrafos, desde los de la antigua Alejandría hasta los de los monasterios medievales, ubicaban nuestra isla en la orilla occidental de todas las cosas. Pero después del descubrimiento de América y de las rutas oceánicas hacia el África y el Oriente, Bretaña se encontraría en el centro del nuevo movimiento marítimo". George M. Trevelyan. *A Shortened History of England.* Londres: Penguin, 1987, pp. 13-14.

[7] El papel vital del mar en la estrategia nacional inglesa en lo sucesivo fue expresada lacónicamente por Napoleón dos siglos más tarde cuando refirió: "Sería necesario para nosotros el ser señores del mar tan sólo por seis horas, de esa manera, Inglaterra hubiera dejado de existir". Peter Whitfield. *Sir Francis Drake.* London: The British Library, 2004, p. 17.

bre de 1565 (sólo unos días después de la llegada de Urdaneta a Acapulco), habiendo obtenido grandes ganancias para sí y para los que participaron en su expedición, entre quienes figuraba la reina Isabel Tudor. Antes de ese viaje, Hawkins había hecho otro similar que duró casi un año.[8]

Después del segundo viaje, el embajador español en Inglaterra, Diego Guzmán de Silva,[9] se quejó con Isabel I de las entradas de Hawkins a posesiones españolas en América y por vender esclavos sin permiso y evadir el pago de impuestos. La reina Tudor, por cuestiones diplomáticas, aparentó reprobar el tráfico ilegal de Hawkins, de modo que se le prohibió hacer otro viaje semejante en los meses siguientes. Por esa razón y debido a que ya tenía encargos específicos de los colonos de Santo Domingo, envió una flota al mando del capitán John Lovell,[10] acompañado por Francis Drake, quien para entonces tenía 24 años. Ese viaje resultó poco afortunado porque el gobernador de Río de la Hacha se quedó con los esclavos sin pagar por ellos,[11] de modo que Hawkins, sin detenerse ante las sospechas de Guzmán de Silva y las presiones que resultaron de ellas, decidió planear un tercer viaje que salió de Plymouth el 2 de octubre de 1567 con cuatro barcos y dos barcazas; los dos más grandes pertenecían a la reina Isabel: El *Jesus of Lubeck,* que era la nave capitana, y el *Minion,* la almiranta; los otros cuatro eran de Hawkins y, uno de ellos, el *Judith*, iba capitaneado por su pariente Francis Drake.[12] Este tercer viaje ha pasado a la historia y ocupa un lugar especial en la historiografía inglesa por haber sido difícil y deshonroso por la manera en que concluyó, con una batalla en Veracruz en la que se perdieron todos los barcos ingleses, salvo el que capitanaba Drake y el *Minion*. Resultó escandaloso, no sólo por las averías y mermas que le produjo a la reina la pérdida de *Jesus of Lubeck* y a Hawkins tres de sus mejores barcos, además de lo invertido en el viaje, sino también por haber tenido que bajar a tierra y abandonar en las inmediaciones

[8] El primer viaje de Hawkins de tráfico de esclavos africanos hacia el Caribe, se llevó a cabo fue de octubre de 1562 a septiembre de 1563.

[9] Según J. A. Williamson, este personaje ha sido considerado "el mejor embajador enviado por España a la corte de Isabel I." J. A. Williamson. *Sir John Hawkins, the Time and the Man.* Clarendon: Press, Oxford, 1927, p. 98.

[10] Irene A. Wright. *Spanish Documents Concerning English Voyages to the Caribbean, 1527-1568*. Londres: Hakluyt Society, Segundas Series, vol. LXII, 1929, pp. 15-16, documento 13, pto. 14, p. 89; J.A. Williamson, *op. cit.,* 1927, pp. 122-123.

[11] Irene A. Wright, o*p. cit.,* documentos 18 al 20.

[12] La otra embarcación de Hawkins, el *William and John*, se perdió en una tempestad antes de salir de las costas de África. Las dos barcas más pequeñas eran llamadas *Angel* y *Swallow*.

del río Pánuco a más de cien ingleses, "a la merced de los salvajes e infieles" y de los españoles.[13]

Alrededor de tres meses después del episodio de San Juan de Ulúa, Drake retornó a Inglaterra. Como el *Minion* y los supervivientes aún no regresaban, fue llamado para informarle a Sir William Cecil, secretario de Estado de la reina Isabel, lo ocurrido en Veracruz; probablemente ése haya sido su primer contacto directo con la corte isabelina.

Después de aquel aciago viaje, Drake se dio a la tarea de trasladarse a los principales puertos americanos de las Antillas y de Tierra Firme; mediante la observación directa y sus alianzas con los cimarrones, buscó obtener información geográfica e hidrográfica de las costas, los puertos de la región, los asentamientos y los comandos costeros, para hacer un registro cuidadoso de los puertos naturales, las corrientes, los pasajes y las características del istmo centroamericano; además buscó adueñarse de los cargamentos para compensar, según afirmaba, las pérdidas que él y su pariente John Hawkins habían sufrido en San Juan de Ulúa.

Drake volvió en 1570 al istmo de lo que hoy identificamos como Centroamérica. Durante ese viaje, en el puerto caribeño Nombre de Dios se encontró con un grupo de franceses, con quienes intercambió información, que había llegado a la región por aquellos meses capitaneado por Pierre Chuetot.[14] Después del encuentro con Drake, los galos se dirigieron a la península de Yucatán donde desembarcaron y más tarde fueron capturados por los hispanos, muriendo parte de ellos en batalla;[15] los supervivientes fueron requeridos por el Santo Oficio y trasladados a las cárceles de la Inquisición en la ciudad de México, donde fueron procesados y juzgados junto con los marinos de la expedición de Hawkins.

[13] La derrota y la *traición* adjudicada al virrey Enríquez de Almansa en San Juan de Ulúa se recordarían con gran celo y amargura en la historiografía inglesa desde el siglo XVI y durante muchas generaciones hasta bien entrado el siglo XX; no sucedió así en la historiografía española, ni en la latinoamericana, en las que esta batalla apenas ha sido mencionada por unos cuantos historiadores a lo largo de la historia moderna. Richard Hakluyt. *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation made by sea or over lande in the compasse of these 1600 years.* Londres: The Hakluyt Society, 1909, vol. IX, pp. 408-410.

[14] Lourdes de Ita Rubio. "El primer ataque inglés a Campeche, por William Parker en 1596", *Tzintzún. Revista de Estudios Históricos,* núm. 41, enero-junio de 2005. Morelia: Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, p. 121.

[15] Herlinda Ruíz Martínez. *La expedición del corsario Pierre Chuetot al Circuncaribe y su desembarco en la Península de Yucatán. 1570-1574*. Zamora: El Colegio de Michoacán, 2010, p. 121, n. 27.

En 1571 volvió Drake a la región y "habiendo obtenido tan cierta noticia de los lugares y las personas que eran sus objetivos",[16] decidió hacer un tercer viaje al año siguiente. Los planes del viaje de 1572 nos permiten percibir a un Drake estratega que mediante pequeñas maniobras logró cumplir en esa travesía el doble propósito de recabar valiosa información hidrográfica y conseguir ganancias muy importantes. Eligió un sitio clave para sus ataques: el singular Istmo de Panamá, que era entonces el paso obligado del oro y la plata del Potosí hacia el Caribe, custodiado solamente por un par de puertos poco protegidos en un territorio despoblado.

En mayo de 1572, Drake zarpó de Plymouth al lado de John Oxenham.[17] Tripulaban dos naves pequeñas con tres botes desarmados en su interior destinados a ser ensamblados en el Istmo "cuando la ocasión se presentara". Llegaron a Nombre de Dios en julio y después de una contienda en la que Drake fue herido en una pierna, se apoderaron de la ciudad. Quemaron Porto Belo, saquearon y robaron Venta de Cruces y con 18 de sus hombres y algunos cimarrones se introdujeron al Istmo de Panamá, donde sorprendieron a los arrieros que transportaban oro y plata.[18] Según la leyenda fue ahí donde Drake, encaramado en un árbol, logró atisbar a lo lejos el Pacífico, el Mar del Sur y juró que habría de navegar en él. En agosto de 1573 regresaron a Inglaterra con una carga de plata equivalente a 40 000 libras esterlinas. La tradición inglesa narra que el día que los marinos llegaron de este viaje al puerto de Plymouth, era un domingo por la mañana y encontrándose los fieles en la iglesia, se corrió el rumor del arribo de Drake al puerto; toda la congregación salió al muelle para verlo llegar, dejando solo al predicador en el templo.[19]

Entre su regreso de Panamá en agosto de 1573 y el año de 1576, Francis Drake no pudo volver al Caribe, pues Isabel I había firmado un tratado de paz con España por lo que cualquier transgresión sería penada con severas indemnizaciones.[20] Por tales razones la reina lo envió durante tres años a pacificar a los rebeldes de Irlanda;[21] pero en esa década de los 1570 se des-

[16] Hakluyt, *op. cit.,* vol. X, pp. xi-xii.

[17] Las embarcaciones eran el *Swan* y el *Pasha*. En este viaje también acompañarían a Francis Drake sus hermanos John y Joseph, pero ellos morirían en las batallas que se dieron en el Istmo.

[18] Hakluyt, *op. cit.,* XI, pp. 228-229.

[19] *Ibid.,* p. xii; Whitfield, *op. cit.,* p. 36.

[20] Peter Bradley. *Navegantes Británicos.* Madrid: MAPFRE, 1992, p.62.

[21] Por su parte, John Oxenham, su compañero del último viaje, en el año de 1575 repetiría la estrategia de llevar botes desarmados para internarse en el istmo centroamericano con ayuda de los cimarrones. Oxenham sí logró navegar el Pacífico en esa ocasión, convirtiéndose en el primer inglés en hacerlo; pero un descuido lo retrasaría en el Mar del Sur y fue capturado, llevado a las cárceles del Santo Oficio

encadenó una serie de sucesos que no permitieron que la paz entre España e Inglaterra fuera duradera. En 1570 se estableció formalmente el Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición en Nueva España y en Perú. Uno de los primeros edictos de la Inquisición de México fue el que exigía a la población la entrega de los ingleses supervivientes que Hawkins había desembarcado en Pánuco en 1568. De no hacerlo, quien se relacionara con ellos sería tratado como cómplice y castigado como sospechoso de herejía. Después de la llegada de Pedro Moya de Contreras, primer inquisidor del virreinato en noviembre de 1571, los ingleses de la compañía de Hawkins fueron entregados uno a uno para recluirlos en las cárceles del Santo Oficio. Todos fueron juzgados y encontrados culpables. Con excepción de los menores de edad, se les impuso como castigo la confiscación de bienes, 200 azotes en público, la exigencia de renunciar públicamente a sus creencias y una condena de ocho a doce años remando en galeras. Al darse el primer auto de fe en 1574, los ingleses de Hawkins recibieron sus sentencias y sus castigos. George Ribley y Martin Cornu del pequeño grupo de franceses que desembarcaron en Yucatán en 1571, fueron condenados a morir en la hoguera. Consideramos que se sentenció a uno de cada grupo a la hoguera a manera de advertencia y como escarmiento para todos.

Estos sucesos se conocieron en Inglaterra y causaron una movilización importante entre la red de intelectuales y comerciantes relacionados con el Middle Temple, entre los que estaban los primos Hakluyt, los hermanos Humphrey y Adrian Gilbert, Walter Raleigh, Martin Frobisher y otros, así como sus contactos con científicos de la época, como Abraham Ortelius, John Dee y Gerard Mercator y con mercaderes como Michael Lock y gente cercana a Isabel I, en especial su secretario particular, Sir Francis Walsingham. Muy probablemente esto haya tenido que ver con la reunión que tuvo la reina con Francis Drake a principios de 1577 y para que en el otoño de ese año, éste ya se encontrara preparando el periplo que en la historiografía británica ha sido llamado el "famoso viaje de Sir Francis Drake" y que, si bien no tenía el ambicioso propósito de circunnavegar la Tierra, sí el de pasar por el Estrecho de Magallanes y navegar por el Pacífico de sur a norte hasta llegar mas allá de los 30 grados de latitud norte, buscando en el lado occidental un posible pa-

en Lima y ejecutado, curiosamente no por las autoridades civiles, sino por las de la Inquisición, y no por cargos de piratería, sino de herejía.

saje que comunicara el Atlántico con el Pacífico a la vez que otro navegante, Martin Frobisher, lo buscaría desde su porción oriental.[22]

El viaje de circunnavegación de Francis Drake

El viaje de circunnavegación de Drake marcó un parteaguas en la navegación inglesa.[23] Zarpó de Plymouth en la capitana *Pelican* (de 120 toneladas) que fue rebautizada como *Golden Hind* al pasar el Estrecho de Magallanes, el *Elizabeth*, dos barcos menores y un bote. En las costas de África tomaron un barco mercante portugués, *el Santa María,* y a su piloto, Nuño da Silva. Cruzaron el Atlántico y arribaron a Brasil, donde Drake frustró un motín de la tripulación y en uno de los acontecimientos más polémicos de su carrera, ejecutó a Thomas Doughty, un noble que venía en la Compañía.[24] Estando aún en el Atlántico, Drake destruyó dos de sus barcos, otra nave resultó dañada en una tormenta y otra regresó a Inglaterra, por lo que se quedó sólo con su nave capitana. El paso por el Estrecho era sumamente complicado y peligroso debido a los fuertes e impredecibles vientos que soplan en el área; a Magallanes le había llevado 38 días pasar por él, y a García de Loaysa en 1525 le había significado la destrucción de sus embarcaciones. Nuño da Silva no tenía experiencia al respecto. Antes del paso, Drake realizó una ceremonia religiosa y cambió el nombre del *Pelican* por *Golden Hind*; cuando se introdujeron en el Estrecho, en octubre de 1578, se dio un tiempo inusualmente tranquilo, de modo que pudieron pasar en sólo 14 días.

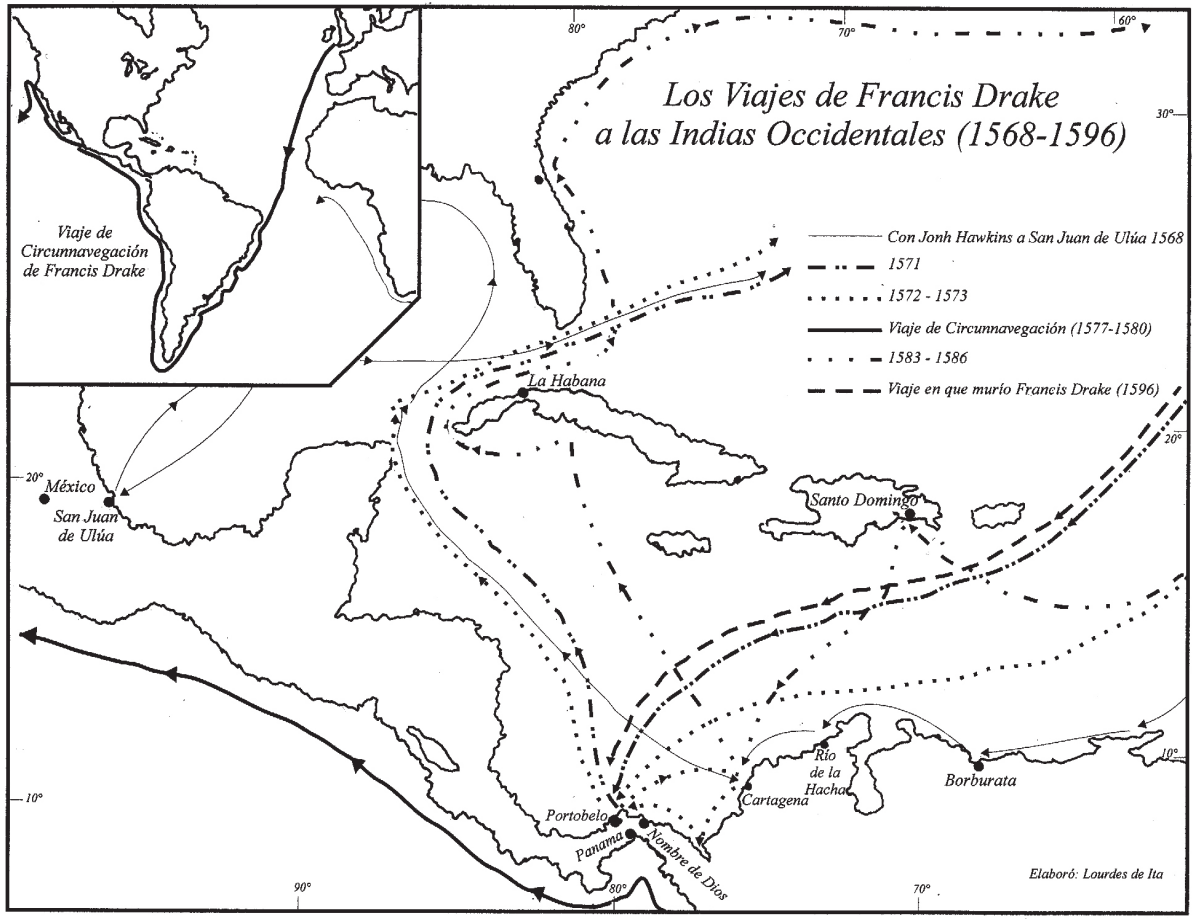
Una vez en el Pacífico, Drake logró sorprender a los españoles, tanto en el mar como en la costa, pues no creían posible la entrada de sus enemigos a ese océano. Algunos autores anglosajones han dicho que los españoles del siglo XVI consideraban el océano Pacífico como un gran lago español.[25]

[22] Los patrocinadores de esta empresa fueron el propio Francis Walsingham, los duques de Leicester y Lincoln, Sir Christopher Hatton, Sir William Winter y John Hawkins. La reina proveyó una embarcación real, la *Swallow*. Whitfield, *op. cit.,* p. 50.

[23] Versión oficial: Francis Fletcher. *The World Encompassed by Sir Francis Drake*. Londres: Nicholas Bourne, 1628. Richard Hakluyt lo presentó en su *Principal Navigations* como *El famoso viaje de sir Francis Drake al Mar del Sur y de ahí alrededor del globo terráqueo, el cual comenzó en el año del Señor de 1577*. Con este nombre Hakluyt destaca las principales acciones de Drake durante este viaje tan relevante, en particular su presencia en el Mar del Sur y su cruce del Pacifico.

[24] Para mayor información al respecto, véase: Walter Raleigh, "The English Voyages of the Sixteenth Century", R. Hakluyt, *op. cit.,* vol. XII, p. 58; Peter Whitfield, *op. cit.,* pp. 49-56; Lourdes de Ita. *Viajeros Isabelinos en la Nueva España.* México: UMSNH/FCE, 2001, pp. 125-126.

[25] Oskar H.K. Spate. "The Spanish Lake", *The Pacific since Magellan,* vol. 1. Londres: Crown Helm, 1979.



Fuente: Cathyn Lombardini L., John Lombardini V. y Lynn Stoney. *Latin American History: A Teaching Atlas*. Wisconsin: The University of Wisconsin, Press,1983.

En el sur del Pacífico, el *Golden Hind* atacó Valparaíso, Coquimbo, Callao y otros puntos intermedios. Al norte de Ecuador atraparon un barco que se dirigía a España vía Panamá cargado de oro, plata y perlas; se llamaba *Nuestra Señora de la Esperanza*. En el istmo de Centroamérica repararon la embarcación, consiguieron provisiones y mercancías chinas de muy alto valor en Europa. También ahí obtuvieron información de los viajes transpacíficos y el galeón de Manila.[26]

El 13 de abril de 1579 arribaron al puerto de Huatulco. El alcalde mayor del lugar confundió el barco con uno proveniente de Perú, razón por la que la población no huyó hacia el interior, como solía hacerlo cada vez que había una incursión pirata en los asentamientos costeros, sino hasta después de que los ingleses desembarcaron y saquearon. Entre otras cosas se llevaron una olla de ocho galones llena de plata.

Drake se enteró de que el galeón no estaba en Acapulco, por lo que ni siquiera intentó pasar por el puerto. Después de Huatulco decidió que era hora de regresar a Inglaterra, pero habiendo pasado por el Estrecho sabía que no era la ruta por la que debía regresar, pues pensaba que, además de la dificultad que representaban los fuertes vientos, para entonces se toparía con los españoles que ya tendrían una guardia esperándolo ahí. Para entonces ya sólo contaba con su nave capitana, por lo que decidió intentar por la nueva ruta de la que había escuchado. En ese viaje, Drake llevaba consigo al menos dos mapas del mundo; uno de ellos era de Ortelius o de Mercator, y el otro era un mapa del mundo en manuscrito que afirmaba haber obtenido en Lisboa, probablemente en su asalto a la *Santa María*.

De este modo, navegaron con dirección oeste-suroeste desde Huatulco, buscando los vientos que lo pudieran llevar hacia el norte, hacia la Alta California. En junio de 1579 alcanzaron los 43° norte, pero el frío los hizo regresar a los 38°. Desembarcaron en una bocana donde no había población española; repararon su barco y se relacionaron amistosamente con los nativos del lugar y Drake, simbólicamente, tomó posesión del lugar en nombre de la reina Isabel y lo llamó Nueva Albión. Con las cartas náuticas que les confiscaron a los españoles, lograron cruzar el Pacífico en un trayecto que duró casi tres meses. Se quedaron cerca de un año en las islas del oriente asiático y lograron establecer las primeras relaciones comerciales con la región. Finalmente, en septiembre de 1580, emprendieron el regreso a Inglaterra cruzando el océano Índico y el sur de África para llegar a Plymouth unos meses después, cargados

[26] De Ita, *Viajeros*…., p. 126.

de plata y oro americanos, de lujosos productos chinos, con pocas bajas y un valioso conocimiento hidrográfico, geográfico y político, tanto del Pacífico americano como del extremo oriental de Asia.

Uno de los objetos que Drake entregó a la reina Isabel después de su viaje de circunnavegación, fue un mapa en el que se trazó la ruta que siguió, así como otras decisiones que tomó durante esa expedición y que era muy importante darlas a conocer a la Corona, como el hecho de haber reclamado para la reina Isabel tanto la isla más al sur de Tierra de Fuego, a la que llamó Elizabetha, como ciertos territorios del norte de California, a los que nombró Nueva Albión. Se sabe que ese mapa estuvo colgado en el palacio de Whitehall, en la Torre de Londres en 1625 y fue descrito por el geógrafo Samuel Purchas, sucesor de Richard Hakluyt, pero se cree que fue destruido durante el incendio que acabó con ese palacio en 1698. Existe un manuscrito que es una copia reducida de ese mapa y que es conocido como "Mapa Drake–Mellon", cuyo título es: *Verdadera Descripción de la expedición naval de Francisco Drake, inglés y Caballero, quien con cinco embarcaciones partió del occidente de Inglaterra el 13 de diciembre de 1577, circunnavegó el globo y regresó el 26 de septiembre de 1580, solamente con un barco, habiendo sido destruidas las demás por las olas o por el fuego.*[27]

Se trata de un mapa anónimo hecho en pergamino con pluma y tinta y acuareleado. Se cree que habría sido elaborado alrededor de 1587 porque no solamente traza la ruta de la *Golden Hind* de Drake en su viaje alrededor del mundo de 1577 a 1580, sino que ilustra, además, la ruta y las actividades del navegante inglés durante su viaje al Caribe de 1585 a 1586.

El viaje de circunnavegación dio a Drake un gran reconocimiento en Inglaterra, y no solamente de parte de la gente común, sino de la nobleza, de los comerciantes, de los navegantes particulares y de la propia reina, quien lo nombró caballero. De entonces en adelante, el apoyo de Isabel a los navegantes "irregulares" británicos, ya no se daría de manera velada, sino explícita y abierta.

El paso de Drake por el Pacífico provocó que los españoles tomaran algunas medidas para defender los puertos y embarcaciones de ese océano. En particular se pensó en reforzar la vigilancia en el extremo sur del continente. El 25 de marzo de 1584, Pedro Sarmiento de Gamboa fundó un asentamiento en la ribera norte del Estrecho de Magallanes que llevó por nombre Ciudad del Rey Felipe. Luego se lo cambiarían por el de Estrecho de la Madre de Dios, aunque al pasar el tiempo el de Magallanes prevalecería.

[27] La traducción es nuestra. Yale Center for British Art, página consultada el 13 de enero de 2015. http://collections.britishart.yale.edu/vufind/Record/2038921,

> Yo, Pedro Sarmiento de Gamboa, Gobernador y Capitán General de este Estrecho de la Madre de Dios, antes llamado de Magallanes, y de las poblaciones que en él se han de hacer y de las provincias sus comarcanas, por Su Majestad (…) tomo y aprehendo actualmente, y con efecto, posesión pacíficamente y sin contradicción alguna, de esta tierra, a la cual nombro el asiento de la Purificación de nuestra Señora, y de todas las demás tierras comarcanas y con ellas continuas y condignas, y de todo este dicho Estrecho por mí de nuevo nombrado de la Madre de Dios, antes llamado de Magallanes, como digo, desde la boca y archipiélago del Mar del Sur hasta esta boca que sale a la Mar del Norte, que ambos a dos y cada una dellas están en cincuenta y dos grados y medio, y de todas las islas, puertos, bahías, ríos, puntas, cabos, promontorios y costas y poblaciones dél, y de los montes y valles, llanos, altos y bajos, mediterráneos, a una banda y a otra de las tierras del sur y norte, hasta los límites y confines donde hasta hoy no está poblado actualmente por otro capitán alguno por mandato de Su Majestad, y del mar océano, y mediterráneos a las dichas tierras adyacentes y con términos, añadiendo fuerza a fuerza y posesión a posesión de los que los años pasados yo asimesmo tomo en este dicho Estrecho. La cual posesión tomo y apelando en nombre del muy alto y muy poderoso y católico señor Don Felipe, gran Rey de España y sus anexos, y de su real corona de Castilla y León, como cosa suya propia que es, y para él y sus herederos y subcesores. Y en señal de posesión planto esta Cruz, y dello sean testigos para en guarda del derecho de Su Majestad.[28]

El nombre del asentamiento tampoco perduraría porque después sería conocido como Puerto del Hambre, ya que no fue abastecido ni apoyado con regularidad, de modo que diez años después del paso de Drake, este sitio estaba abandonado porque los soldados que habitaban el fuerte habían muerto de inanición.[29]

Después de su viaje de circunnavegación, de 1583 a 1586, Drake incursionaría nuevamente por el Caribe, zona bien conocida para él. Los navegantes ingleses de la época se referían sarcásticamente a la región como "la niña de los ojos del rey de España", por los efectos que provocaba la presencia de extranjeros en el área. En España había preocupación porque los viajes de Drake y Hawkins habían demostrado públicamente lo vulnerables que eran las flotas de las Antillas y sus puertos de llegada.

Después de ese viaje al Caribe que concluyó en 1586, Drake y Hawkins participaron en una serie de acciones derivadas de un periodo de guerra contra España. Drake se apoderó del importantísimo puerto de Cádiz en 1587 y

[28] Jesús Veiga Alonso. *El Puerto del Hambre,* Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/05818363299492706317857/p0000001.htm, consultada el 12 de diciembre de 2014.

[29] *Vide Infra.*

quemó ahí un gran número de barcos que se alistaban para invadir Inglaterra. El efecto propagandístico de esta acción fue sumamente notable.[30] En 1588, ambos participaron como estrategas en la organización de la defensa de la isla inglesa ante la inminente invasión planeada por la Armada de Felipe II, apodada *La Invencible*. La victoria inglesa se debió en parte a los conocimientos acumulados por los "marinos irregulares" ingleses acerca de la flota española y la remodelación paulatina de la marina inglesa durante los años precedentes, y en parte a los fenómenos meteorológicos que tuvieron lugar durante los días de la batalla. De cualquier manera, el suceso significó mucho más que una victoria naval; apuntaló el nacionalismo y la unidad en Inglaterra, y provocó un pesimismo generalizado en España.[31]

El último viaje de Drake al Caribe se dio en 1595. Viajó, como la primera vez, con John Hawkins, quien no había regresado a la región desde aquel funesto recorrido de 1568, hacía casi treinta años. Algunos autores piensan que ese viaje tenía la difícil y desesperada intención de cruzar el Istmo de Panamá y procurar llegar a Perú para rescatar a Richard Hawkins, el hijo único de John, quien en 1594 fue hecho prisionero en las costas del Pacífico y que para entonces estaba en las cárceles de la Inquisición en Lima. Drake y Hawkins no lograron cruzar el Istmo porque fueron víctimas de una epidemia de fiebre hemorrágica que se propagó entre la tripulación inglesa. Hawkins murió en el océano Atlántico antes de llegar a las Antillas, en noviembre de 1595, y Drake cerca de Porto Belo dos meses después, en enero de 1596.

Después de la muerte de Drake, diversos autores españoles e ingleses se interesaron en él. Hubo poemas, escritos épicos y elegías. En el imaginario español se mantuvo una imagen ambivalente de este navegante, incluso, después de la publicación de *La Dragontea* de Lope de Vega, poema épico en el que el autor modificó el relato histórico con el fin de realzar figuras legendarias españolas frente a Francis Drake. Se ha dicho de ese libro, que sobrepuso la verdad poética a la histórica al describir a los personajes y que procuró un "nacionalismo a ultranza, figuración maniquea que establece la rivalidad entre

[30] Bradley, *op. cit.,* p. 79

[31] Juan Antonio Ortega y Medina. *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico, siglos XVI y XVII.* México: UNAM; 1981, pp. 192-210; Andrews Kenneth R. *Trade, Plunder and Settlement, Maritime Enterprise and the Genesis of British Empire.* Cambridge: University Press, 1991, pp. 223-255.

ingleses y españoles…".[32] Elizabeth Wright sostiene que Francisco Drake, *el Draco,* llegó a ser para los españoles, "un héroe con acento inglés".[33]

El viaje de circunnavegación de Thomas Cavendish

Después de seis años del regreso de Drake de su viaje alrededor del mundo, Thomas Cavendish, un hombre joven y ambicioso que había derrochado su herencia y tenía algunos vínculos en la corte de la reina Isabel I de Inglaterra, decidió seguir a su manera el ejemplo de Francis Drake y embarcarse en una expedición en la que procuró pasar del Atlántico al Pacífico por los estrechos y pasajes del extremo sur del continente americano. Recién regresaba de una expedición planeada por Walter Raleigh que había procurado colonizar Virginia y de la que había desertado antes de la etapa más difícil del viaje, el invierno, quedándose solamente unos meses de 1584 y 1585.

Interesa hacer notar que Thomas Cavendish era primo de Douglas Cavendish, nada menos que la esposa del notable cronista inglés Richard Hakluyt, quien estaba preparando la publicación de su abultada obra *Las principales navegaciones, viajes, tráficos y descubrimientos de la nación inglesa… hechos a los largo de estos 1600 años,* que publicó en 1589 y reeditó por segunda vez en 1598-1600;[34] obra que, entre otros muchos testimonios de viajes ingleses, contenía la narración de la circunnavegación de Francis Drake. Por esa cercana relación de parentesco entre Thomas y Douglas Cavendish, por la proximidad entre las fechas en que ambos viajes se llevaron a cabo, por la similitud y complejidad de la travesía, es muy probable que Thomas Cavendish haya tenido acceso al documento de Drake antes de que éste los publicara.

En julio de 1586, Thomas Cavendish, de 26 años, zarpó de Plymouth con tres barcos y 123 hombres, algunos de ellos habían sido parte de la tripulación de Drake en su viaje de circunnavegación. La crónica del viaje de Cavendish dibuja a un navegante ambicioso e individualista.

[32] Antonio Carreño (ed.). *Obras Completas de Lope de Vega. Poesía I.* Madrid: Biblioteca Castro, Ediciones de la Fundación José Antonio de Castro, 2002, p. XIX.

[33] Elizabeth Wright, "From Drake to Draque: A Spanish Hero with an English Accent", Anne J. Cruz, *Material and Symbolic Circulation Between Spain and England, 1554-1604,* Ashgate, 2008, p. 38. Lourdes de Ita, "Imágenes cruzadas entre Nueva España, España e Inglaterra: el imaginario y la pirateríaa inglesa en la América colonial del XVI", Lourdes de Ita y Roberto Sánchez Benítez (coords.). *Imágenes Cruzadas y Cultura en Hispanoamérica: 9 Ensayos Plurales.* Morelia: UMSNH-Instituto de Investigaciones Históricas, 2013, pp. 11-34.

[34] De Ita, *Viajeros*… pp. 37-45.

El trayecto que siguió la expedición fue el siguiente: a los cinco días de haber salido de Plymouth llegó al sur de Sierra Leona, en la costa occidental de África. Durante 15 días esperó la llegada de algún barco portugués para asaltarlo y hacerse de alimentos. Como esto no ocurrió, cruzó el Atlántico durante nueve semanas, aprovechando la corriente de Guinea y la sudecuatorial para llegar a Río de Janeiro a mediados de noviembre. Dos meses después, a mediados de enero de 1587, inició el cruce interoceánico por el Estrecho de Magallanes.

En el Estrecho la expedición encontró a un español llamado Tomás o Tomé Hernández (las narraciones inglesas lo registran como *Hernando*), quien había sido uno de los 400 hombres que la Corona española había colocado en la ribera norte del Estrecho en 1584.[35] En 1587 sólo quedaban 23 sobrevivientes y "un olor a muerte por toda la ciudad porque los cuerpos yacían sin sepultura, tanto en las casas como en las calles".[36] Tomé Hernández, para que se lo llevaran de esa tierra desolada, les ayudó a pasar el Estrecho y les enseñó los rincones que conocía. El tránsito duró siete semanas. Cavendish, su Compañía y Hernández salieron del Estrecho el 7 de marzo de 1587 y se introdujeron en el Pacífico por la costa hacia el norte.

Cavendish se convirtió así en el tercer capitán inglés en navegar el océano Pacífico, después de John Oxenham y Francis Drake. También fue el tercer circunnavegante del planeta, después de la travesía de Magallanes–Elcano y la del propio Drake. En su trayectoria hacia el norte, la Compañía de Cavendish pasó por la isla de Santa María en Chile. Ahí engañaron a los indígenas y les robaron maíz, trigo y cebada que guardaban para pagar sus tributos a la Corona española. Por su parte, Tomé Hernández, después de conseguir que los ingleses lo sacaran de la despoblada Patagonia, logró escaparse a la bahía de Quintero, donde había algunos españoles en un pequeño pueblo. A continuación, Cavendish dirigió una serie de ataques y asaltos a lo largo de la costa del Pacífico sudamericano, donde aplicó la tortura como parte de su estrategia para obtener información. Otra práctica frecuente fue el incendio de los asentamientos que encontraba a su paso. En este tipo de acontecimientos podemos ver una diferencia interesante entre las formas y tácticas usadas por Drake y las de Cavendish en sus correrías por el Pacífico. Cerca del Istmo centroamericano, la Compañía inglesa asaltó barcos que llevaban cartas de aviso que el virrey de Lima enviaba a México y Panamá, las cuales quemó, y luego se adueñó de la plata y del cacao que transportaban.

[35] *Vide supra.*

[36] D. A. Young. *According to Hakluyt.* Toronto, Vancouver: Clarke, Irwin, 1973, p. 125.

El 9 de julio, al llegar a Acajutla, en el actual territorio de El Salvador, logró tomar un barco de 120 toneladas, de tamaño semejante al de su capitana. Le prendió fuego y se quedó con los siete tripulantes, entre quienes estaba Michel Sancius, un piloto francés que era uno de los que viajaban a Manila.

El cronista de la expedición menciona que en particular estaban ansiosos por llevarse con ellos a Sancius porque les podría ayudar a encontrar lugares para abastecerse de agua a lo largo de la costa. Fue de este mismo Sancius de quien escucharon por primera vez acerca de "una gran embarcación llamada *Santa Anna*", o sea, el galeón *Santa Ana*.[37] Sancius fue torturado hasta revelar la fecha de arribo de los dos galeones que se esperaba llegaran a Acapulco en el mes de noviembre. Era entonces el mes de julio, y cuatro meses sería un tiempo más que suficiente para recorrer, reconocer y saquear la costa del Pacífico novohispano, mientras esperaban al galeón. Entre ese mes y el de octubre se movieron con libertad por la costa tocando diversos puntos del litoral.

Las noticias de la presencia de Cavendish llegaron a la ciudad de México hasta octubre, cuando aún estaba en la costa occidental del virreinato, pero las medidas que tomó el virrey fueron tan insuficientes y desorganizadas que no dieron ningún resultado.[38] Cuando Cavendish navegaba cerca de Zacatula, el virrey ordenó que "la costa entera fuera despoblada… no dejando al enemigo algo para robar".[39] Hasta el mes de septiembre siguieron atacando la costa occidental novohispana. Llaman la atención las pocas acciones llevadas a cabo por el gobierno virreinal, tanto por la gravedad de los ataques, como por el tiempo que duraron estas acciones, así como por la extensión del territorio que fue afectado. A fines de octubre ya estaban en Cabo San Lucas. Uno de los barcos se mantuvo patrullando a lo largo del Cabo y en los cerros del oeste de San Lucas, un grupo de centinelas vigilaba el Pacífico.

Al fin, el 14 de noviembre de 1587 apareció el *Santa Ana*, sobrecargado y sin protección alguna. Era un barco nuevo y particularmente grande, de 700 toneladas, que regresaba de su primer viaje a Filipinas. Según la versión española de la narración, el comandante de esta embarcación, Tomás Alzola, no se percató de que los barcos de Cavendish eran enemigos. Cuatro horas duró la

[37] En la década de 1550 se estableció en Acajutla un astillero que posteriormente fue movido hacia Realejo, unas 200 millas hacia el sur sobre la costa. Entonces Acajutla se convirtió en puerto de embarque del cacao centroamericano y era frecuentado por barcos que comerciaban el producto entre México y Perú. Peter Gerhard. *Pirates on the West Coast of New Spain, 1575-1742*. The Arthur H. Clark, Glendale, California, 1960, p. 31.

[38] De Ita R. *Viajeros…*, p. 141.

[39] AGI, México, 21, Cartas del Virrey: 29 de enero y 24 de octubre de 1587; citado por Peter Gerhard. *A Guide to the Historical Geography of New Spain*. Cambridge: University Press, Cambridge, 1972, p. 395.

persecución del galeón por los buques ingleses; después de este tiempo tuvo que rendirse y su tripulación fue bajada a tierra en San Lucas. Durante más de dos semanas, Cavendish y sus hombres transportaron los tesoros que podían llevarse del *Santa Ana* al *Content* y al *Desire*. Cuando terminaron, prendieron fuego al galeón, con todo lo que quedaba dentro de él. Se alejaron los ingleses en sus barcos, dejando a los pasajeros del galeón en las playas despobladas de Cabo San Lucas, sin herramientas ni alimentos. Lograron sobrevivir gracias a los recursos locales y a que rescataron restos del galeón hundido, con lo que construyeron una rústica barca en la que se desplazaron hasta Acapulco, a donde llegaron varios meses después.

Los barcos de Cavendish lograron cruzar el Pacífico con la ayuda de Michel Sancius. Regresaron a Inglaterra por el océano Índico y después navegaron por el sur y el oeste de África, hasta entrar por el río Támesis en septiembre de 1588. Llegaron haciendo alarde de las ganancias obtenidas en su incursión americana. Su regreso se dio apenas unas semanas después de la batalla que se había librado entre la marina real inglesa y la Armada de Felipe II, en la que los ingleses resultaron vencedores.

Esa victoria inglesa sobre la Armada de Felipe II en 1588, fue uno de los hitos en esa serie de acontecimientos que llevaron a Inglaterra a perfilarse como una potencia marítima en la Europa atlántica. En la batalla contra la Armada de España participaron como estrategas los navegantes ingleses que habían aprendido las tácticas de lucha y de navegación hispanas en aguas americanas: Hawkins, Drake, Frobisher y otros que iban acompañados en los barcos por algunos nobles reconocidos, quienes se habían forjado en los mares americanos. Como ya se dijo, los resultados de esa batalla redundarían en un fortalecimiento del nacionalismo inglés y en mayor confianza y energía para sus subsecuentes empresas marítimas.

Después del paso de Drake y Cavendish por el Estrecho de Magallanes, el Pacífico no volvería a ser un espacio marítimo exclusivamente español. El acceso al Pacífico por el Estrecho de Magallanes animaría a otros navegantes a embarcarse en empresas semejantes, en particular a los de los Países Bajos, como Oliver van Noort, quien circundaría el planeta de 1598 a 1601. Durante el siglo XVII, la presencia holandesa se haría patente en los mares y puertos americanos y en el sureste asiático. Después de las circunnavegaciones de la segunda mitad del XVI y a lo largo del XVII, la percepción de los océanos como mares particulares o cerrados cambiaría por una en la que fueron vistos como caminos abiertos hacia cualquier punto de la Tierra.

BARCOS NOVOHISPANOS EN LA BÚSQUEDA DE LA ESPECIERÍA

Marcelo Adano Bernasconi
Museo Histórico Naval de Acapulco

Pocos años después de la caída de Tenochtitlan a manos de los españoles, se inició la construcción naval en las costas novohispanas de la Mar del Sur. Primero en Zihuatanejo, en el actual estado de Guerrero, después en Tehuantepec y Huatulco en las costas oaxaqueñas y, finalmente, en el puerto de La Navidad en el litoral del reino de Nueva Galicia —en el actual territorio del estado de Jalisco— para la búsqueda del camino hacia las islas del Maluco y la Especiería, como para el comercio con Sudamérica y la búsqueda y la exploración de las perlerías californianas.

Pese a que la construcción naval en estas costas novohispanas revela un vivo interés de los conquistadores por la navegación en aguas de la Mar del Sur, salvo un conjunto de documentos que existen en el Archivo General de Indias en Sevilla o en el Archivo General de la Nación de México, entre otros, pocas son las noticias, los dibujos, bocetos o planos que tenemos de cómo fueron los barcos que se construyeron desde 1527 hasta el último tercio del siglo XVI. Eso obedece a que hasta casi finales del siglo XVI, la construcción naval estuvo en manos de los carpinteros de ribera. Éstos fueron constructores empíricos cuya larga y rica experiencia, transmitida de generación en generación mediante la práctica directa de la construcción, fue la herramienta primordial para decidir las dimensiones y proporciones del futuro navío. Esta experiencia acumulada durante siglos, y el hecho de que estos carpinteros no supieran leer, fueron las causas de que los primeros ingenieros navales —por ejemplo, en la Francia de Carlos IX, quien además de promover a los primeros ingenieros navales franceses en el sentido moderno, mandó censar todos los

barcos mediante la orden de registrar "todo cuanto flotase en aguas de Francia"— fueron ignorados cuando aparecían con lápices, compases y pliegos llenos de dibujos y números que para los carpinteros resultaban incomprensibles.

Sin embargo, esto no quiere decir que los carpinteros de ribera se lanzaran alegremente a construir navíos con características y medidas dictadas por una imaginación más o menos viva, y encomendaran el flamante navío a su divinidad para evitar que el producto de su trabajo, después de una corta vida, acabara hundido, víctima de "la asesina inocencia del mar". Por el contrario, su experiencia acumulada durante cientos de años, produjo un conjunto de conocimientos cuya estricta aplicación explica el éxito y la larga vida de galeras, navíos redondos, urcas, jabeques, naos y galeones, tanto en las aguas del Mediterráneo como en las azarosas y largas travesías oceánicas que los europeos iniciaron desde el siglo XV.

Ya hacia la segunda mitad del siglo XVI, tanto en España como en otros países europeos, el conjunto de reglas para la construcción de navíos se plasmó en diversos tratados impresos y manuscritos, que bien pueden considerarse tratados de arquitectura naval para ser guías didácticas en la construcción de barcos. De ellos, sin duda alguna, el que mejor idea nos puede dar acerca de las características y las proporciones de la nao *San Pedro*, nave capitana de la flota que se construyó en La Navidad para el viaje transpacífico de la expedición comandada por Miguel López de Legazpi, es la *Instrucción Náutica para el buen uso y regimiento de las naos, su traza y gobierno, conforme a la altura de México. Compuesta por el doctor Diego García de Palacio, del Consejo de su Majestad y su Oidor en la Real Audiencia de la dicha ciudad,* impresa por Pedro Ocharte, en la ciudad de México en 1587.

Este tratado, en especial el Libro IV, es particularmente importante porque describe de forma específica las características generales que deberían tener "los navíos que usan en la costa de la Nueva España desde Cozumel hasta Pánuco [y] en la costa del Perú, Nicaragua y trato de los Yçalcos (tierra que es de Guatemala), el océano meridional y mar del Sur".[1] Después detalla minuciosamente las medidas "que así para guerra como para mercancía y para porte y tamaño conveniente de una nao, bastan cuatrocientas toneladas",[2] las cuales, además de representar el barco ideal al que todo constructor aspira, coinciden con las del informe de Urdaneta de los dos barcos más grandes de la expedición, que describe como de alrededor de 400 a 500 toneladas

[1] Diego García de Palacio. *Instrucción Náutica.* Madrid: Editorial Naval–Museo Naval, 1993, p. 270.
[2] *Ibid.*, p. 267.

de arqueo cada uno. Este informe que envió quien velaría por el éxito de la expedición y sería guía de la misma, fray Andrés de Urdaneta, al rey en 1564, estableció con cierta certeza las dimensiones de los barcos que, en 1560 se informaba al virrey Velasco, eran de 170 a 200 toneladas, y un año después el mismo Urdaneta menciona un tonelaje de 200 a 250 toneladas. Estas diferencias en cuanto al porte de los navíos indica dos cosas: las dificultades que existían en la época para contar con un método seguro para el arqueo de los barcos y, como señala Luis Muro, que "la construcción de los navíos para la expedición de López de Legazpi se inició sin planes definidos"[3] en cuanto a sus dimensiones, lo que, como ya hemos señalado, no tenía nada de extraño en esa época.

Pero si el tamaño de las naves generó dudas a lo largo de los ocho años que se emplearon en construirlas, la relación de sus proporciones no estuvo libre del azar o de las ocurrencias de quienes intervinieron en la obra. La relación entre el largo, el ancho y la altura del casco estaba cuidadosamente instituida para garantizar la flotabilidad y la estabilidad de la nave, así como su "buen andar". Para establecerla se partía de la medida de la quilla que fijaba el largo o eslora. El ancho del casco o manga equivalía a dos tercios de la quilla. El puntal o altura del casco, tomada aproximadamente a la mitad del barco, se fijaba en una longitud igual a un tercio de la quilla.

De esta manera se estableció la famosa proporción *as, dos, tres*, respectivamente, equivalentes al puntal, la manga y el largo de la quilla, que se utilizó con algunas variantes prácticamente hasta el siglo XVIII. Las medidas eran en codos de ribera.* García de Palacio propuso que un navío de 400 toneladas debería tener 34 codos de quilla (19.54 m); la manga, la parte más ancha del casco, 16 codos (9.20 m); y el puntal, cuya medida sería tomada desde la cara superior de la quilla hasta la cara inferior del entablerado de la cubierta, tenía que ser de 10 codos (5.74 m). Pero para obtener la medida de la eslora total del casco se debían agregar los lanzamientos de popa y de proa, es decir, la medida que se tomara desde cada extremo de la quilla hasta las verticales que pasaban por el extremo superior del codaste y el extremo superior de la roda en la proa. Así, el lanzamiento de popa tenía que medir "5 codos y dos tercios que es el selmo[4] de la quilla (3.25 m), y el lanzamiento de la roda de la proa doblará al de la popa (6.51 m)".[5] De este modo, podemos concluir que

[3] Luis Muro. *La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564).* México: SEP (SepSetentas 179), 1975, p. 58.

[4] Selmo: sexta parte.

[5] García de Palacio, *op. cit.*, p. 271.

la eslora total de un navío de 400 toneladas era de "51 codos y un tercio de largo",[6] es decir, 29.31 metros.

El casco de una nao como la que utilizó Urdaneta tenía tres cubiertas. De acuerdo con García de Palacio, "la primera contando desde la quilla hasta lo alto",[7] tenía un altura de cuatro codos y medio (2.59 m); la segunda, denominada primera cubierta, medía tres codos de alto (1.72 m); la altura de la tercera cubierta, que recibía el nombre de puente, era también de tres codos (1.72 m). Los dos espacios ubicados entre la quilla y la segunda cubierta —llamada primera cubierta— se usaban como bodega; la primera cubierta se destinaba a "los pasajeros, o gente de guerra",[8] mientras que la tercera cubierta "es sobre la cual se marcarán las velas y gobiernan los mareantes".[9] Si a la altura de las dos primeras cubiertas le descontamos el peralte de los baos y el grueso de los tablones que servían de apoyo, la altura libre de estas cubiertas resultaba ser de apenas un poco más de un metro y medio, lo que puede darnos una idea bastante clara de lo reducido de los espacios en los que tenían que convivir tripulantes y pasajeros durante los largos meses que duraban las travesías del Pacífico en uno y otro sentidos. La tercera cubierta se abría al aire libre en la parte central, que recibía el nombre de *cubierta del combés*; en su extremo anterior –a proa– estaba el *castillo* y en el posterior –a popa–, el *alcázar*. En el *castillo* estaban la cocina y los ranchos, mientras que el camarote y el despacho del comandante, junto con la cámara, en el *alcázar*.

Para dimensionar las piezas de la arboladura se usaban unidades formadas de la división en diversas partes de la longitud de la quilla o de la manga. El palo mayor debía tener la longitud de la quilla más el *lanzante* de proa, es decir, 46 codos de ribera (26.49 m). El trinquete debía medir exactamente los 34 codos de la quilla (1.34 m). El bauprés, situado en el extremo de la proa, "un quinto menos que el trinquete y será de veinte y ocho"[10] codos (16.09 m). El mástil de mesana, tan grueso y largo como el bauprés. El mastelero mayor o de gavia, 24 codos (13.79 m), o sea, una vez y media la longitud de la manga; y el burriquete o mastelero del trinquete debería medir 19 codos (10.92 m), esto es, una quinta parte menos que el mastelero mayor o de gavia.

Las dimensiones de las vergas o perchas que sostenían las velas se establecían partiendo de la longitud de la manga. Así, la verga mayor debía medir

[6] *Ibid.,* p. 271.
[7] *Ibid.,* p. 268.
[8] *Ibid.,* p. 268.
[9] *Ibid.,* p. 268.
[10] *Ibid.,* p. 277.

"dos veces un tercio más de lo que la nao abriere, que vendrá a ser 37 codos y medio"[11] (21.55 m). La verga del trinquete sería un tercio más corta que la mayor y la de la cebadera, un cuarto menos que la del trinquete. La entena o verga de mesana tendría el largo del mástil respectivo, es decir, 24 codos (13.79 m). Finalmente, la verga de gavia debía tener el largo de lo que medía de manga la nao: 16 codos; y la del trinquete o borriquete, un tercio menos, lo que sumaban 10 codos más dos tercios (6.09 m).

La jarcia y los aparejos de una nao del siglo XVI se construían con cabos de diferentes grosores (o menas) que iban desde los 180 hilos para el estay mayor a los 60 de los obenques, que iban disminuyendo paulatinamente de acuerdo con la carga de trabajo de los viradores, amantillos, brazas, drizas, ustagas, bolinas, escotas, etc., hasta los de "pocos hilos" utilizados para los acolladores que protegían los cabos mayores de los daños por roces; y los flechastes que formaban los escalones de las escalas que subían por los obenques hacia las cofas de los mástiles. Las fibras de cáñamo se utilizaban para fabricar estos cabos, debido a su solidez para resistir las tensiones dinámicas que imponía el trabajo de los aparejos y a su larga vida en el mar en las condiciones extremas de humedad y exposición al sol a que eran sometidas durante las travesías oceánicas.

García de Palacio recomendaba que el velamen fuera de "lonas buenas, de buen grueso e hilo igual"[12] para resistir la fuerza del viento y el *laboreo*, es decir, las maniobras de izar, arriar, bracear y orientar las velas de acuerdo con los rumbos que siguiera la nave y las oscilaciones de la dirección del viento que la impulsa. Las velas deberían ser cosidas y fijadas a las *entenas* (o *vergas)* "con buen hilo alquitranado o encerado",[13] que también se utilizaba en la confección de los ojales y para "coser" las *poleas* y *escotas* de la maniobra de las velas. Las velas *mayor*, *trinquete* y *cebadera* debían ser rectangulares y estar fijas a las *entenas* en sentido horizontal en su parte superior, mientras que el lado inferior, llamado *pujamen*, quedar sujeto por ambos extremos mediante *escotas,* a las poleas ubicadas en la mitad posterior del casco en el lado exterior de las bandas. La *gavia mayor* y la *del trinquete* o *burriquete* tendrían forma trapezoidal y se instalarían con la base mayor hacia abajo, unida por las *escotas* desde los *puños* a la *verga mayor* y a la del *trinquete*, respectivamente, mientras que la base menor se cosería a la *verga de gavia* y a la respectiva *del trinquete*. La vela de

[11] *Ibid.,* p. 282.
[12] *Ibid.,* p. 292.
[13] *Ibid.,* p. 282.

mesana "convenía que fuera de lona más delgada y cosida como las demás";[14] tendría forma triangular y su lado más largo cosido a su respectiva entena, en tanto que los vértices libres inferiores, los puños, se fijarían mediante escotas y poleas de maniobra a las cornamusas de la borda del alcázar. Todas las velas se confeccionaban con lonas de fibra de lino. Las velas cuadrangulares eran denominadas generalmente velas *cuadras*, mientras que la triangular de mesana se llamaba *latina*, denominación un tanto imprecisa, ya que su verdadero origen es árabe y posiblemente adquiriera ese nombre debido a su uso ampliamente difundido en el Mediterráneo —el *Mare Nostrum* de los grandes días del Imperio romano— por el excelente rendimiento que tenía para navegar de *bolina* en los espacios estrechos de este mar, donde no era frecuente navegar a un largo por la aleta o directamente con viento de *popa*.

García de Palacio describe minuciosamente los aparejos y las jarcias de cada mástil, mastelero, verga y vela de la nao. Las poleas eran de dos clases: motones y cuadernales, siendo los primeros de un solo ojo, mientras que los segundos tenían dos o más ojos. En la *Instrucción Náutica* se estableció con precisión dónde tenía que instalarse cada uno y la forma en que se fijarían en la arboladura.

También indicó que toda nave "ha menester para su servicio un batel"[15] para remolcarla, guiarla por canales, hacer labores de sondeo, cargar y descargar mercancías, provisiones y equipamiento y para embarcar y desembarcar a tripulantes y pasajeros. Las medidas del batel serían de 16 codos de largo (9.20 m), 6 de ancho (3.45 m) y dos pies[16] y medio de alto (0.70 m), y estaría provista de siete bancos para dos remeros cada uno. También debía dotarse al navío de una chalupa que "tendrá los tres cuartos del batel en largo, ancho",[17] y ambas embarcaciones —aquí García de Palacio estableció una curiosa similitud entre el barco y el cuerpo humano—, "de pies y manos necesarísimas".[18]

Acerca de las bombas de achique señaló que si bien se usaban con frecuencia las inglesas, italianas y flamencas, era mejor usar las fabricadas en España, pues "los torneros las hacen y los carpinteros de las naos las entienden".[19] Así se evitarían peligrosos incidentes en alta mar al hacer agua la nave, si los carpinteros no conocían bien su funcionamiento y ni cómo

[14] *Ibid.,* p. 298.
[15] *Ibid.,* p. 302.
[16] Pie de Burgos o de Castilla= 278.63 mm.
[17] García de Palacio, *op. cit.*, p. 303.
[18] *Ibid.,* p. 303.
[19] *Ibid.,* p. 304.

repararlas. En este punto, nuestro autor agregó que para purificar el letal "aire corrupto" acumulado en una bodega cargada, "es necesario echarle vinagre en cantidad, orines y agua fría para que la mundifiquen y quiten el daño y pestilencia que suele tener".[20] Así perdería sentido el dicho de la época que rezaba: "antes de conocer una nao por su vista lo es por su olor".

El proceso constructivo

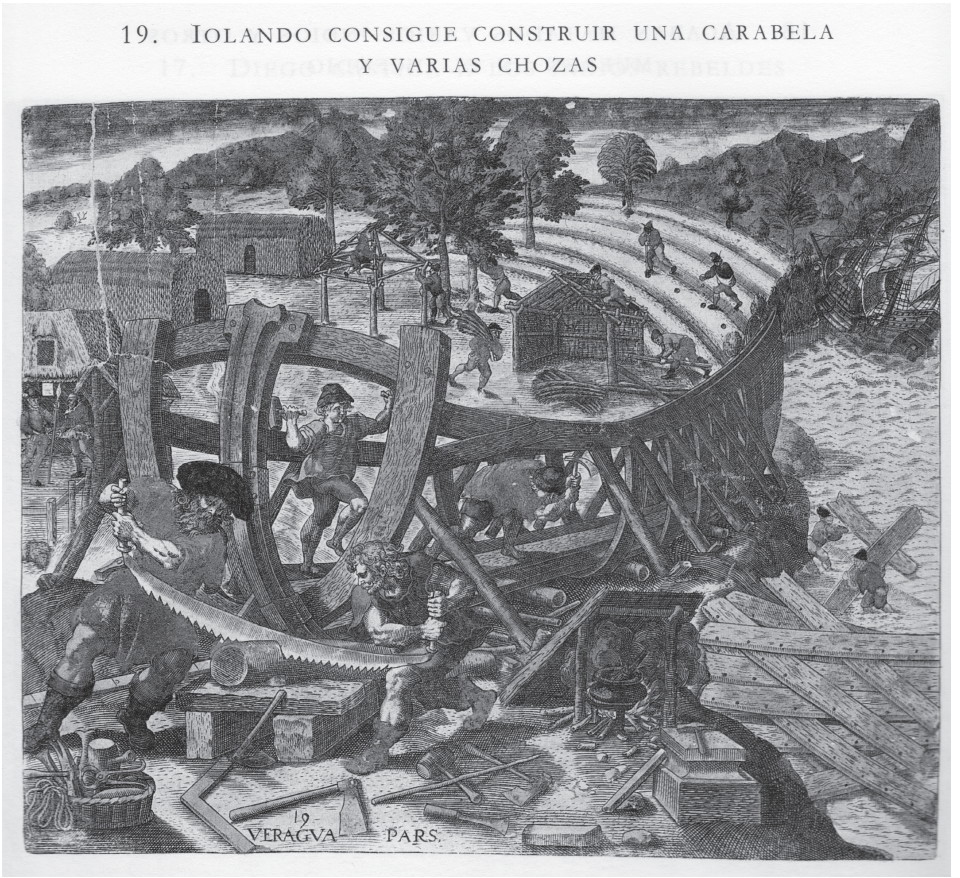
No hemos encontrado ilustraciones de instalaciones utilizadas en América para la construcción de navíos en el siglo XVI, en especial del puerto La Navidad, donde se construyeron los navíos utilizados en la expedición de Miguel López de Legazpi. Sin embargo, usaremos aquí uno de los pocos grabados que sobre este tema han llegado hasta nosotros. Se trata del de Teodoro de Bry realizado en Francfort en 1594, de la construcción de una carabela en la costa de la provincia de Veragua (que abarcaba las costas de las hoy repúblicas de Nicaragua, Costa Rica y parte de Panamá) por los hombres de la expedición a Nueva Cartago (actual Cartagena en la costa colombiana) de Diego de Nicuesa para castigar a los indios que "hicieron carne a los españoles".[21]

En primer plano aparecen las herramientas que se utilizaban para trabajar la madera: una hachuela con "orejas", una maza de madera, un escoplo, una hachuela sencilla, una escuadra, una cesta, una tenaza, otra maza de madera, un martillo con "uñas", una cuerda de "marcar" y otro escoplo. A la derecha, un yunque sobre un soporte de madera y una maza de herrero completan el plano. Más atrás se pueden ver un montón de maderos de uno de los barcos "estrazados por las rocas"[22] y dos hombres que sacan maderos de las aguas, un caldero al fuego para derretir brea y dos hombres trozando un tronco con una sierra "voladora de cuatro manos".

La estructura del casco del barco en construcción aparece sobre rodillos de troncos y sostenida por riostras aseguradas con estacas. Dos hombres trabajan en su interior: uno desbastando la sobrequilla con una hachuela y el otro clavando un perno de madera con una maza. Se pueden ver la roda y la contrarroda formando la línea de alefriz, la quilla, la sobrequilla, las cuadernas de cuenta y las cintas de ambas bandas. Atrás completan el cuadro varias chozas, hombres acarreando materiales de construcción, levantando nuevas

[20] *Ibid.,* p. 305.
[21] Teodoro De Bry. *Asia y África.* Madrid: Siruela, 1999, p. 175.
[22] *Ibid.,* p. 176.

chozas y sembrando un campo roturado. Un navío encallado sobre unas rocas, árboles y suaves colinas verdes constituyen el último plano.



Al analizar este grabado concluimos lo siguiente: que en el siglo XVI no existían instalaciones que pudiéramos llamar propiamente astilleros; los barcos se construían en las riberas marinas o fluviales, sólo se edificaban las chozas para albergar al personal y pequeñas instalaciones para resguardar fuegos o materiales. La tecnología europea movida por energía hidráulica –batanes de paños, martinetes para trabajar metales, fuelles para fraguas y sierras para cortar madera–, no se utilizó para la construcción naval en Nueva España en el siglo XVI, pese a su uso frecuente en minas y aserraderos, como es el caso de los "ingenios" movidos por agua para cortar madera en Guatemala y en Río

Frío, cerca de la ciudad de México, tal y como menciona George Kubler en su monumental obra acerca de la arquitectura mexicana del siglo XVI. [23]

La mano de obra especializada para la construcción de la flota que iría a las Filipinas estuvo a cargo de nueve carpinteros de ribera reclutados en Veracruz y Alvarado, mas no faltaron intentos de deserción, como fue el caso de Gaspar García, quien "se quiso ir a otra parte",[24] pero fue obligado "a contratarse de nuevo por ser persona muy necesaria para la dicha obra";[25] se le aumentó a 50 pesos su salario. Un aserrador fue contratado para el corte de vigas, tablones y tablas; y pese al intento de contratar seis o siete calafates en Veracruz, sólo se logró disponer de cuatro durante el tiempo que duró la obra. A pesar de ser de suma importancia su trabajo a bordo, sólo viajó a las Filipinas, el "maestre Andrea calafate griego, cabo de obra a quien Legazpi casó con Isabel, la primera moza convertida y bautizada de la isla".[26] Tres herreros se encargaron de la forja de clavos, pernos, goznes, cadenotes, etc., mientras que dos maestros cordoneros confeccionaron la jarcia que no se alcanzó a abastecer desde otros lugares de Nueva España.

Para los trabajos no especializados del astillero, como talar los árboles, desramalarlos y transportar los troncos al astillero, se recurrió a los esclavos negros y a la mano de obra indígena. Luis Muro menciona que se usaron 60 negros en el astillero con base en el dato de la compra de 60 "mantas de negros" en 1564.[27] Los indígenas fueron obligados a trabajar en el astillero por medio del "repartimiento", que consistía en reclutar de los pueblos cercanos a La Navidad un número de hombres proporcional a su población, observando siempre la advertencia del virrey "de pagarles su trabajo y darles buen tratamiento".[28] No tenemos datos precisos de los indios utilizados en el astillero, aunque poco antes de 1563 el pueblo de Xilotlán aportó 15 hombres para la construcción de las dos naos gruesas, un galeoncete, un patache y una fragatilla que compondrían la flota.[29] En mayo de 1563, un violento temblor sacudió La Navidad y dañó las construcciones del puerto, en especial la "casa real",[30] lo que obligó a reclutar 150 indios de las poblaciones cercanas para reparar los destrozos. No hay noticia acerca de si todos estos indios fueron

[23] George Kubler. *Arquitectura mexicana del siglo XVI*. México: FCE, 1983, p. 240.
[24] Luis Muro, *op. cit.*, p. 63.
[25] *Idem.*
[26] *Ibid.,* p. 66.
[27] *Ibid.,* p. 54.
[28] *Ibid.,* p. 53.
[29] *Ibid.,* pp. 52-53.
[30] *Ibid.,* p. 54.

incorporados a los trabajos en los navíos después de reparar los daños ocasionados por el temblor, pero es lógico pensar que buena parte de ellos fue obligada a hacerlo, si tenemos en cuenta la premura del virrey Velasco y de Felipe II para terminar la construcción de la flota que ya llevaba siete años en obras y se prolongaría todavía durante un poco más de un año. Por otra parte, se utilizó mano de obra de "indios carpinteros" para tareas de carpintería general debido a su destreza para tales actividades, lo que les permitió adaptarse con rapidez al uso de las herramientas europeas traídas a América. Aserrar, cortar, desbastar y alisar la madera eran tareas ya conocidas por los indios desde la época prehispánica, tal como lo demuestra el hecho de que muchas de las herramientas europeas fueran novedosas sólo por su forma o por su material y no por su función.[31]

Pero no sólo las pruebas lexicológicas dan fe de la habilidad de los indígenas para el trabajo de la madera. En el Atlas que ilustra la *Historia General* de fray Bernardino de Sahagún, puede observarse el uso de herramientas de carpintería por indígenas cuyos semejantes no dudamos que participaran en la construcción de los barcos que abrieron la ruta comercial transpacífica Manila–Acapulco–Manila.

Los pasos que se seguían para construir un navío eran los siguientes: primero se instalaba la quilla sobre soportes o gradas que se mantenían hasta que el casco era botado al agua. En seguida se agregaban la roda y la contrarroda a proa, y el codaste y la estructura del espejo a popa. El conjunto se aplomaba y mantenía vertical mediante puntales afirmados en la parte superior de ambas estructuras. A continuación se colocaban las varengas y los genoles de la cuaderna maestra y los redeles de proa y popa. A ellos se fijaban horizontalmente listones flexibles *–las vagras–,* destinados a servir de soporte a los conjuntos que se instalarían después y servían para dar forma al casco, ya fuera de forma parcial o abarcando la altura total del casco. Después se colocaban las varengas y los genoles de las cuadernas de cuenta y de los piques de proa y horquillas de popa.

[31] Un estudio del extenso vocabulario náhuatl, hecho por Alonso de Molina, revela hasta qué grado se había extendido entre los indígenas el uso de las nuevas herramientas. Sus nombres se habían traspuesto a sus equivalentes en náhuatl y la lista de palabras incluye en un gran número de instrumentos para la construcción. Los nombres se formaban, a menudo, añadiendo al radical náhuatl que denota naturaleza metálica, el nombre dado a la herramienta. Esta raíz es la palabra *tepuztli* (cobre). Así, para denominar al hierro, encontramos la palabra *tliltic tepuztli* o sea "cobre negro". Sólo en raras ocasiones encontramos herramientas que no hayan tenido un nombre adecuado en náhuatl. Kubler, *op. cit*., p. 160.

La estructura del casco seguía creciendo con la colocación de las estamenteras con las que se llegaba a la altura de la cubierta principal. También se colocaban los espaldones a proa, a partir del horcón o último pique. Con la instalación de las primeras ligazones, el casco llegaba al puente cuya altura respecto de la quilla se establecía por medio del puntal. En el "Álbum del Marqués de la Victoria" se aprecia la instalación de las segundas y terceras ligazones, el forro exterior del casco y las aberturas destinadas a las portas de la artillería. Cabe destacar que la grúa que aparece al fondo es tecnología del siglo XVIII, tiempo al que pertenece el "Álbum". Una vez terminado el forro exterior, la instalación de los baos y entablerados de las cubiertas y el forro interior, el casco era botado y en el agua se iniciaba la construcción de la arboladura. Instalados los palos machos de los mástiles y el bauprés, junto con sus estays y obenques, se izaban los masteleros y se les fijaba de inmediato con sus obenquillos y estays correspondientes. A continuación se subían las vergas mayores, que por su peso requerían un aparejo especial: la ostaga.

Asegurada la jarcia firme, se instalaba la jarcia de labor. Primero las drizas bozas y los amantillos que servían para izar las vergas, las primeras, y estabilizarlos, los segundos. Instalados las brazas y los brazuelos en los extremos de las vergas, se podía bracear el aparejo: virarlo hacia babor o estribor según el rumbo del barco y la dirección del viento. Una vez completado el aparejo, se procedía a *envergar* las velas (fijar el lado superior de la vela a la verga respectiva con cabos que pasan por sus ojales). Finalmente se "cosían" las bolinas sobre los gratiles (lado vertical) de cada vela, destinadas a que la vela recibiera mejor el viento cuando llegaba por el través o la amura; los brioles y apagapenoles se usaban para "cargar" las velas hacia la vergas en sentido vertical de abajo hacia arriba y transversalmente del extremo de las vergas en dirección al mástil, respectivamente.

Ejemplos de cómo pudo haberse visto la nao *San Pedro* al zarpar de La Navidad podemos tomarlos de la iconografía más difundida de las naos españolas del siglo XVI: la primera, del *Theatrum Orbis Terrarum* de Abraham Ortelius de 1570; la segunda, del dibujo de Rafael Monleón, ilustrador del Museo Naval de Madrid, a finales del siglo XIX, o bien de la fotografía de la réplica de la nao *Santa María,* navegando en aguas de Barcelona en 1790.

Materiales y equipamiento

No se dispone de la relación de las variedades de madera que se utilizaron en la construcción de la flota de López de Legazpi. Sin embargo, puede suponer-

se que se emplearon varias de las especies documentadas para la construcción naval en Nueva España: en Tehuantepec, Zihuatanejo y La Navidad, en el siglo XVI, provenientes de las regiones que hoy forman los actuales estados mexicanos de Chiapas, Oaxaca, Guerrero y Jalisco. A éstas le agregaremos maderas documentadas en la construcción naval del siglo XVIII en San Blas, en la costa nayarita, Coatzacoalcos y Alvarado en las riberas veracruzanas, que bien pudieron venirse utilizando desde el siglo XVI. Conforme este criterio presentamos la lista siguiente:

Caoba (*Swietenia humiles*).

Bojón (*Cordia Alliodora*).

Jabín (*Piscidia piscipula*), documentada en la construcción de varengas y genoles.

Palencano (*Trichospermum mexicanum*).

Pukté (*Bucida buceras*), utilizada para la construcción de quillas.

Zapote (*Pouteria campechiana*).

Granadillo (*Dalbergia granadillo*), para tallas de mascarones de proa y figuras del espejo.

Cedro *(Cedrela odorata),* para la confección de forros exteriores e interiores del casco, muebles, puertas y escotillas interiores.

Pino *(Pinus oocarpa),* proveniente de los bosques de los Chimalapas, esta variedad compitió con las maderas para mástiles europeas de la mejor calidad hasta el siglo XIX.

Encino *(Quercus conspersa),* también fue utilizado para construir quillas, sobrequillas, rodas, contrarrodas y codastes.

Ipe *(Tabebuia guayacán),* se usaba para la confección de cabilleros.

Cumarú (*Dipterix spp*), utilizada para bitas y serviolas.

Magnolia *(Magnolia Sharpii),* madera de dureza media de gran valor decorativo para molduras.

Nogal (*Juglans regia*), utilizada especialmente para fabricar motones y cuadernales.

Roble *(Tabebuia chrysantha),* de excelentes cualidades para fabricar baos, latas y largueros de soporte para las cubiertas.

Bocote *(Cordia eleagnoides).*

Palo morado (*Peltogyne mexicana*), madera dura de gran valor decorativo para tallas en los espejos de popa, Quinilla (*Manikara bidentata*).[32]

Se usaron 21 quintales de plomo para que un organista fundiera las planchas para forrar la carena para evitar la acción del *broma,*[33] el temido parásito de las aguas tropicales que perforaba la madera de la parte sumergida de los cascos.[34]

La clavazón, nombre genérico de todos los clavos utilizados en la obra, fue comprada en España y transportada por la vía fluvial y terrestre Coatzacoalcos–Tehuantepec y desde allí, por mar, a La Navidad. Para completar la clavazón se compraron en México clavos de "barrote" y tachuelas.[35] La brea para calafatear el casco y las cubiertas se adquirió en México y Veracruz, al igual que las calderas especiales para fundirla.

Los palos para los mástiles fueron cortados en las cercanías de Tehuantepec —probablemente en el bosque de los Chimalapas, que fuera el lugar donde se cortó madera para mástiles hasta el siglo XVIII— y resultaron "tan buenos como se pueden hallar en Alemania".[36] Los palos machos, masteleros y vergas se labraron en Tehuantepec y se transportaron por mar a La Navidad. Debido a la falta de jarcia en Nueva España, el equipamiento para la arboladura fue singularmente penoso. Baste decir que parte del abastecimiento se hizo en Nicaragua, otra se compró en Veracruz y también tuvo que encargarse jarcia a Sevilla, que se trasladó por la vía ya conocida a La Navidad.

[32] Germán Luis Andrade Muñoz. "La costa de sotavento, los proyectos de Real astillero y su importancia estratégica para el Imperio Español en el siglo XVIII". Tesis. México: INAH, 2001, p. 218.

[33] *Teredo navalis.* Molusco lamelibranquio marino de aspecto vermiforme perteneciente a la familia Teredinidae.

[34] El desarrollo de la navegación oceánica requirió embarcaciones o "vasos" estancos, sin entradas de agua. La protección de los cascos de los buques contra los efectos perjudiciales que producían el mar y la humedad fueron modificándose junto con la expansión del tráfico marítimo. En el caso de los buques que navegaban en aguas americanas se presentó el problema de la broma, o conchuela, que se pegaba a las embarcaciones y pronto las corroía, lo que se buscó combatir de diferentes maneras. Desde el siglo XVI, los españoles usaban un forro exterior de plomo, cuya invención también se atribuyó a los holandeses. Germán Luis Andrade Muñoz. *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII.* México: Instituto Mora, 2006, p. 117.

[35] Muro, *op. cit.*, p. 84.

[36] *Ibid.,* p. 72.

Pero debido a que estas compras resultaron insuficientes, se encargó la confección de jarcia de "pita" en la provincia de Zacatula y en varios poblados del altiplano de México.

Difícil fue también conseguir el velamen de los barcos. En Veracruz se le encomendó a Juan de la Isla obtener "60 lonas nuevas para velas",[37] pero sólo pudo conseguir algunas velas desechadas de navíos encallados. En Tehuantepec se consiguieron algunas lonas de mediana calidad que no alcanzaron para abastecer correctamente a la flota que navegó hacia las Filipinas con muy pocas velas de repuesto, ya usadas en embarcaciones que transportaron los pertrechos desde Tehuantepec hasta La Navidad.[38]

En Veracruz y Sevilla se compraron anclotes y rezones de tres a cuatro quintales de peso. Las piezas de madera para la tonelería se labraron en La Navidad y Acapulco con maderas de la región, mientras que sus aros de hierro fueron comprados también por Juan de la Isla en Veracruz.

La artillería provino de navíos que estaban fuera de uso en Veracruz. Allí se obtuvieron cuatro piezas de bronce de veintitantos quintales y 40 versos (pieza de pequeño calibre); mientras que 300 balas de cañón se recibieron de España. En la ciudad de Antequera (Oaxaca) se compraron tres piezas de bronce que se remitieron a La Navidad vía Huatulco. En la ciudad de México "se fundieron 19 versos de bronce pero resultaron tan defectuosos que la mayoría de ellos reventaron al probarlos". Después de este tropiezo, los versos fueron fundidos de nuevo, resultando —hasta donde sabemos— de buena calidad[39] 38 quintales de pólvora para estas armas que provenían de España, 40 quintales se adquirieron en Veracruz y el resto se fabricó en el molino real de la ciudad de México. Al mismo tiempo se hicieron 75 frascos especiales para envasarla y conservarla durante la travesía.[40]

Y así fue como se construyó la nao *San Pedro* que, junto con las otras cuatro que la acompañaron, llegaron a las islas Filipinas desde Nueva España. Después, este navío hizo por primera vez el viaje de regreso a Acapulco, con lo que inauguró el circuito transpacífico Acapulco-Manila-Acapulco que recibiera coloquialmente el nombre de *galeón de Manila*, *nao de China* o *galeón de Acapulco* durante los 250 años que viajó sobre "los lomos azules del océano Pacífico", por el largo y rico derrotero de uno de los caminos a la Especiería.

[37] *Ibid.,* p. 78.
[38] *Ibid.,* p. 80.
[39] *Ibid.,* p. 88.
[40] *Ibid.,* p. 90.

EL NAVÍO DE 70 CAÑONES DE GONZÁLEZ CABRERA BUENO (1734): ¿UN MODELO TECNOLÓGICO PROPIO DE LA CARRERA DE FILIPINAS?

Ivan Valdez–Bubnov
Instituto de Investigaciones Históricas
Universidad Nacional Autónoma de México

El propósito del presente estudio es esbozar una interpretación general de los criterios técnicos y administrativos que definieron la construcción naval española en las Filipinas, desde el establecimiento de la ruta transpacífica hasta el periodo del gobernador Valdés Tamón (1729–1739). Este límite cronológico se deriva de las importantes reformas políticas, administrativas y financieras llevadas a cabo durante el gobierno de este funcionario, por medio de las cuales, las elites españolas en Filipinas alcanzaron una capacidad de negociación con la Corona significativamente elevada. En este contexto tuvo lugar la elaboración de un tratado técnico de construcción naval, prácticamente desconocido hasta el día de hoy por la historiografía.[1] Se trata de la *Navegación especulativa y práctica* de Joseph González Cabrera Bueno,[2] almirante de la carrera de las Filipinas y piloto mayor de aquella ruta. Se trata de un compendio del arte de marear, dedicado específicamente a la navegación española del Pacífico, que vio la luz en 1734 en la imprenta del convento franciscano de Nuestra

[1] Es importante señalar que existe una edición facsímil, que contiene un breve esbozo biográfico de su autor. Sin embargo, no se hace ninguna mención ahí a la presencia de un tratado de construcción naval como parte de sus contenidos. *Vid.* Michael Mathes. *Pedro Porter y Casanate, Reparo a errores de la navegación española y José González Cabrera Bueno, Navegación especulativa y práctica*. Madrid: José Porrúa Turanzas, 1970.

[2] Joseph González Cabrera Bueno. *Navegación especulativa y práctica, con la explicación de algunos instrumentos que están más en uso en los Navegantes, con las Reglas necesarias para su verdadero uso; Tabla de las declinaciones del Sol, computadas al Meridiano de San Bernardino; el modo de navegar por la Geometría, por las Tablas de Rumbos; por la Arithmetica; por la Trigonometría; por el Quadrante de Reducción; por los Senos Logaríthmos, y comunes; con las Estampas, y figuras pertenecientes á lo dicho, y otros Tratados curiosos*. Manila: Convento de Nuestra Señora de los Ángeles, 1734.

Señora de los Ángeles, en Manila. El texto presenta una serie de contenidos propios de este género literario: un tratado de la esfera y otro de geometría, una detallada descripción de instrumentos náuticos, tablas de declinación solar basadas en el meridiano de San Bernardino, un derrotero de la ruta Manila–Acapulco y, por supuesto, el hasta ahora ignoto tratado de construcción naval. El presente estudio busca contextualizar una serie de conclusiones derivadas del estudio del buque descrito en esta obra, con la finalidad de comprender hasta qué punto éste representó un modelo tecnológico original, específicamente derivado de la experiencia española en el Pacífico. De manera inversa, busca mesurar también la incidencia de criterios técnicos propios del modelo tecnológico del Atlántico español en un navío concebido para el servicio en la carrera de las Filipinas. En este sentido, el presente estudio busca establecer una interpretación general de la historia de la construcción naval española, basada en la interacción de factores políticos, económicos y militares propios tanto del océano Atlántico, como del Pacífico.

La historia de la construcción naval española es un área de estudio que tradicionalmente ha estado definida por un método historiográfico eminentemente tecnocéntrico basado, ya en la descripción pormenorizada de los artefactos, ya en el estudio de la transformación de los artefactos a lo largo del tiempo. Aunque necesario y, en muchos casos, en extremo complejo, el acento en la dimensión técnica reduce el estudio de la historia de la tecnología a su manifestación más evidente y, desde una perspectiva conceptual, también más simple: la mera descripción de la maquinaria. Como resultado, el estudio de la tecnología naval aparece a menudo escindido de aquellos aspectos sociales, económicos, organizativos y culturales entre los cuales tienen lugar la invención y el desarrollo de los artefactos. Este fenómeno ha resultado -quizás entre otras causas- en la marginación relativa de esta área de estudio de los estudios superiores en Humanidades y, de manera análoga, en su comparativamente escasa receptividad ante las crecientes complejidad y sofisticación desarrolladas por las Ciencias Sociales en los siglos XX y XXI. En ciertos casos, el predominio del método descriptivo y tecnocéntrico ha tenido por resultado, al separar de manera implícita el estudio de la técnica del estudio de las condiciones sociales en la que ésta se halla inmersa, la generación de distorsiones interpretativas que, debido a la especificidad del discurso en el que suelen hallarse expresadas, resultan con frecuencia difíciles de aprehender desde una perspectiva netamente humanista. De hecho, es posible afirmar que el tecnocentrismo es, en sí mismo, una distorsión interpretativa.

El estudio de la tecnología naval española en el Pacífico adolece, hasta ahora, de estos mismos fenómenos historiográficos derivados, en buena medida, de las características de la producción dedicada al Atlántico. En efecto, la descripción pormenorizada de los artefactos, en algunos casos de calidad notable, es la tesitura dominante en los estudios dedicados a la construcción naval, con un profundo vacío interpretativo al respecto de su posible significado en el contexto de la generación y el desarrollo del sistema transpacífico español. Así, los estudios técnicos de alta calidad, usualmente dedicados al estudio de navíos específicos,[3] han coexistido con descripciones más frecuentes de tonelajes fabulosos,[4] portes artilleros en extremo elevados[5] o episodios inverosímiles de eficacia técnica, insertas en estudios dedicados a temas diversos, no necesariamente relacionados con la tecnología naval. De manera crucial, resulta evidente que el estudio de la construcción naval española en el Pacífico carece todavía de un marco conceptual que permita su comprensión, ya como un modelo tecnológico autóctono, derivado de condiciones políticas, sociales, económicas y culturales propias, ya como un derivado parcial o total de esas mismas condiciones en el más vasto contexto del sistema imperial español. En otras palabras, el estudio de la tecnología naval española en el Pacífico requiere, al menos como punto de partida analítico, una interpretación previa acerca de la función de la tecnología naval atlántica en la constitución estructural del mundo hispánico.

El modelo tecnológico del Atlántico español

La historia de la construcción naval española en la temprana edad moderna, tal como la de otras industrias estratégicas, estuvo definida tanto por la capacidad de las elites regionales para producir instrumentos aptos para cumplir con determinadas funciones económicas, como por la capacidad de la Corona para intervenir estos procesos productivos en función de sus propias necesidades políticas, militares y navales. Este doble principio analítico permite comprender el origen de la primera legislación estatal destinada a normar las características técnicas de los buques producidos en la península

[3] Jesús García del Valle Gómez. *Retrato de un navío. Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza, de la carrera de Manila-Acapulco (1733-1750)*. Madrid: Editorial Naval, 1993.

[4] William Lytle Schurz. *The Manila Galleon*. Nueva York: E. P. Dutton & Co. Inc., 1959. Shirley Fish, *The Manila-Acapulco Galleons. The Treasure Ships of the Pacific*. Milton Keynes: Author House UK Ltd, 2011.

[5] Consuelo Varela. "Microhistoria de un galeón: El Santo Niño y Nuestra Señora de Guía (1684-1689)", Salvador Bernabeu y Carlos Martínez Shaw (eds.). *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Sevilla: CSIC, 2013. p. 236.

ibérica: los estímulos financieros otorgados por los Reyes Católicos a aquellos empresarios que construyeran navíos de gran tonelaje. La lógica detrás de este mecanismo se hallaba en la posibilidad de que la Corona requiriese buques hechos por empresarios particulares para llevar a cabo operaciones militares que requiriesen apoyo naval. Naturalmente, los buques de dimensiones mayores resultaban ser los más apropiados para este servicio al tener mayor capacidad de carga, pero, también, al constituir mejores plataformas de infantería en caso de ser empleados en un combate puramente naval. Así, el propósito de esta primigenia legislación consistía en favorecer la producción independiente de determinados tipos de artefacto, concebidos en función de intereses privados, pero al mismo tiempo, susceptibles de ser requeridos y empleados por el poder político como instrumentos, ya para la proyección de poder militar, ya para el ejercicio del poder naval.

Con el establecimiento regular de la navegación trasatlántica, a principios del siglo XVI, la Corona española se vio obligada a enfrentar una importante amenaza derivada de su política exterior en el Mediterráneo: la presencia del corso marítimo impulsado por la Corona francesa ante el *impasse* estratégico generado por las guerras de Italia (1494–1559). Este contexto político–militar resultó una poderosa fuente de estímulo para la creación de un doble mecanismo de protección de las nuevas arterias mercantiles del Atlántico español: la navegación en conserva, por un lado, y el establecimiento de un régimen de puerto único basado en el monopolio comercial de las elites sevillanas, por otro. Aunque el triunfo final de la Corona española en las guerras de Italia, en 1559, señaló el ocaso temporal del reto francés, un nuevo foco de inestabilidad, esta vez proveniente del Mar del Norte, estimuló de nueva cuenta la intervención estatal sobre las industrias de construcción naval.

La revuelta holandesa, iniciada en 1566, así como su conexión con el ascenso del protestantismo anglicano, impusieron cada vez mayores demandas de orden naval a la Corona española, lo que tuvo por resultado el establecimiento del primer código destinado a sentar las bases de la estandarización tecnológica en las industrias navales de todos los reinos hispánicos: la cédula de arqueos de 1590. Este reglamento estandarizó el concepto de tonelada en dos pipas de 27 arrobas y media cada una, y permitió crear un método fijo para calcular el tonelaje de los buques mercantes requeridos para el servicio naval en las armadas de la Corona. Esto hizo posible, a su vez, establecer una nueva legislación, mucho más ambiciosa, concebida para estandarizar las características técnicas de todo navío construido por las elites productivas

regionales de los reinos hispánicos: las ordenanzas de construcción naval. La primera edición de estos reglamentos, promulgada en 1607, contenía medidas y proporciones para doce tipos de buques, con 567 toneladas como límite máximo para los mercantes de la carrera de Indias y 1 184 para las capitanas y almirantas. En términos técnicos, este reglamento tenía como particularidad fundamental combinar características adecuadas, tanto para el servicio mercante requerido por los empresarios relacionados con la carrera de Indias, como para el servicio naval en las armadas de la Corona, en especial en los disputados teatros del Mar del Norte y el Atlántico español. Esto, sin embargo, generó resistencia entre comerciantes, constructores y armadores, y condujo al establecimiento de una junta dedicada a reformular la estandarización tecnológica en función de los intereses de la iniciativa privada.

La segunda edición de las ordenanzas, promulgada en 1613, estableció una distinción crucial en la historia de la construcción naval española: la separación formal entre los diseños concebidos para el servicio mercante y aquéllos concebidos para el aspecto naval. Esta distinción se manifestaba, en esencial, en la situación de la cubierta principal un codo por encima de la manga (la parte más ancha del casco), lo que permitía situar el armamento principal, en los diseños concebidos para la guerra, a mayor altura en relación con la línea de flotación. En contraparte, los diseños concebidos de forma exclusiva para el comercio debían situar la primera cubierta un codo más abajo, en relación con este mismo punto. Como es natural, esto se traducía en una diferencia en el volumen de la bodega, con lo cual los diseños de guerra presentaban un tonelaje superior a los de los modelos mercantes. Se trata de una distinción que ya había sido solicitada por autores clásicos de la náutica española. En efecto, Diego García de Palacio en su *Instrucción náutica* de 1587[6] había señalado la posición de la primera cubierta en relación con la manga como la principal diferencia entre los navíos mercantes y los de guerra. Por otra parte, Tomé Cano, en su *Arte para apareiar nos de guerra y de merchante* de 1611,[7] abogaba por la introducción de esta diferencia en la legislación de construcción naval, como recurso contra la ruina generada entre comerciantes y armadores por los embargos de buques privados para el servicio en las

[6] Diego García de Palacio. *Instrucion Nauthica, para el buen uso, y regimiento de las Naos, su traza, y su govierno conforme a la altura de Mexico. Obra impresa en México, por Pedro Ocharte, en 1587, y ahora editada en facsímil*. México: Ediciones Cultura Hispánica, 1587, láminas.

[7] Tomé Cano. *Arte para fabricar fortificar y apareiar Naos de guerra, y merchante; con las reglas de Archearlas: para fabricar for fortificar y apareiar Naos de guerra, y merchante; con las reglas de Archearlas reduzido a toda cuenta y Medida: y en grande utilidad de la Navegación*. Sevilla: Casa de Luis Estupiñan, 1611.

armadas de la Corona. Finalmente, la ordenanza de 1613 limitaba el tonelaje máximo de los mercantes de la carrera de Indias a 539 toneladas, con un límite máximo de 1 105 toneladas para los buques de guerra.

Sin embargo, el contexto político y estratégico en el que fueron expedidas las ordenanzas de 1613 operaba en contra del predominio de los intereses privados. En efecto, la Tregua de los Doce Años firmada con los rebeldes holandeses en 1609, fue aprovechada por el gobierno español para llevar a cabo un acelerado proceso de rearmamento naval. Así, las concesiones hechas a la iniciativa privada por medio de la separación de los diseños fueron pronto abandonadas. En 1618, la Corona promulgó unas nuevas ordenanzas que reintroducían el diseño único de guerra y de comercio para navíos de diverso tonelaje. De esta forma, los intereses estratégicos del Estado se impusieron, en realidad, a los intereses de la iniciativa privada relacionada con las industrias de construcción naval, lo que generó un modelo tecnológico específico del Atlántico español. En este tercer reglamento, el límite máximo para los mercantes de la carrera era de 624 toneladas y de 1 074 toneladas para las capitanas y almirantas.

La interacción de ambos principios –comercio y guerra– representa un recurso metodológico necesario para comprender la evolución ulterior de la construcción naval española, pero ciertamente no representó la única variable. En efecto, otro proceso de naturaleza político–económica, infravalorado en la historia de la construcción naval española, incidió de manera decisiva en el desarrollo de los paradigmas tecnológicos de la construcción naval en el periodo de transición del sistema Habsburgo al borbónico. Se trata del conflicto entre las elites mercantiles de Sevilla, base y fundamento del sistema monopólico del Atlántico español, y el enclave naviero de Cádiz, un emergente foco de competencia mercantil y financiera.[8] Este fenómeno cuenta con una importante tradición de estudios históricos, pero su interacción con el desarrollo de la tecnología naval todavía se encuentra regularmente ausente como perspectiva analítica.

En esencia, el monopolio detentado por las elites sevillanas se veía vulnerado por la escasa profundidad del río Guadalquivir, lo que incidió en que la legislación de construcción naval promulgada por la Corona estableciese res-

[8] Esta línea de análisis aparece desarrollada en las siguientes obras: Ivan Valdez-Bubnov. "War, Trade and Technology: The Politics of Spanish Shipbuilding Legislation, 1607-1728", *International Journal of Maritime History*, XXI, núm. 2 (December 2009), pp. 75-102; y del mismo autor, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México: Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM/Bonilla Artigas/Iberoamericana Vervuert, 2011.

tricciones al calado, y por ende al tonelaje, de los navíos aprobados para su incorporación en las flotas de Indias. Sin embargo, debido a las necesidades de defensa de los convoyes mercantes, fue necesario incorporar también buques de mayor tonelaje como capitanas y almirantas de las flotas. Esto favoreció el desarrollo del enclave naviero de Cádiz como antepuerto de Sevilla para el ancoraje, carga y descarga de los buques de mayores dimensiones. De manera convergente, una nueva elite mercantil, establecida en ese antepuerto e impulsada por una creciente presencia de capitales franceses, comenzó a demandar privilegios de la Corona ante el predominio de los intereses sevillanos. Las restricciones al tonelaje y al calado de los navíos de la carrera de Indias, presentes en las tres primeras ediciones de las ordenanzas de construcción naval, representaron, conforme esta perspectiva, un discurso tecnológico destinado a proteger los intereses de las elites mercantiles sevillanas ante la creciente influencia política y económica del emporio mercantil de Cádiz. Salta a la vista que el tonelaje previsto en navíos construidos o diseñados en décadas posteriores a la expedición de las ordenanzas de 1618, mantenían un tonelaje limitado. Este es el caso, por ejemplo, de los seis galeones de Martín de Arana (1628), que tenían un porte de 500 a 600 toneladas, o aquellos de la propuesta de Francisco Díaz Pimienta (1645), con un porte máximo de 600 toneladas. Este proceso se intensificó a partir de la segunda mitad del siglo XVII, con la adición, en 1665, de un nuevo tipo de 700 toneladas para el servicio en la carrera, así como con la transferencia, en 1679, de la Tabla y Juzgado de Indias de Sevilla a Cádiz y la aprobación de un porte de 800 toneladas para capitanas y almirantas.

El creciente poderío de Cádiz, expresado mediante estas reformas, estimuló a las elites sevillanas a buscar soluciones de orden tecnológico a su inherente desventaja geográfica. Así, se crearon proyectos de ingeniería para incrementar la profundidad de las zonas más peligrosas del Guadalquivir y resolver así el problema de su navegabilidad por parte de los navíos más grandes. En el mismo sentido, un experimentado comandante y armador de la carrera de Indias, Francisco Antonio Garrote, planteó una importante propuesta técnica, prácticamente un proyecto de ordenanza de construcción naval. Se trata del manuscrito titulado "Nueba Fábrica de Baxeles Españoles", firmado por su autor en 1691.[9] El elemento crucial de este manuscrito

[9] Francisco Antonio Garrote. *Recopilacion para la nueba fábrica de baxeles españoles donde se declaran las proporciones i nuebo galibo correspondientes a seis órdenes diferentes portes con la utilidad de servir de guera en las Armadas del Occéano con toda perfección i de merchantes en la Carera de Indias dedicada a la Chatolica Real Magestad de nuestro mui gran monarcha D. Carlos II que Dios guarde*. Sevilla: [s. e.], 1691, 26 láminas.

se hallaba en la supuesta capacidad de todos los tipos de buque, incluidos los de mayor tonelaje, de mantener un calado relativamente escaso, haciéndoles posible remontar el Guadalquivir, hasta Sevilla, en cualesquiera condiciones fluviales. Sin embargo, pese a la genialidad de la propuesta, las condiciones políticas de la monarquía no permitieron su concreción en nueva ordenanza y, tal como los proyectos para incrementar la navegabilidad del Guadalquivir, el manuscrito de Garrote cayó en el olvido. Muy pronto, en 1700, la dinastía Habsburgo se extinguiría en España, dando lugar al establecimiento de la dinastía borbónica y, con ello, a un vertiginoso repunte de la influencia francesa en el sistema trasatlántico español.

El comercio de Cádiz quedó ligado a la nueva dinastía en un contexto político de lucha contra las estructuras de poder de los Habsburgo. Así, diversos miembros del consulado de Sevilla fueron acusados de corrupción y sometidos a juicios administrativos. Significativamente, el funcionario encargado de llevar el caso, Bernardo Tinagero de la Escalera, fue también el primer promotor de la nueva política tecnológica de los Borbones españoles. Con su apoyo, Antonio de Gaztañeta produjo, en 1712, el primer concepto técnico propiamente borbónico, al presentar planos y escantillones para una serie de diez navíos de 60 cañones en dos diseños, de 800 y 963 toneladas, respectivamente.[10] No obstante, el proyecto no llegó a ejecutarse por falta de recursos. Es importante destacar que el monopolio sevillano se hallaba aún formalmente intacto y que, por ende, estos navíos, concebidos para proteger las flotas de Indias, debían también cumplir con las necesidades de la navegación del Guadalquivir. El fracaso de este proyecto privó al partido sevillano de la posibilidad de contar un una flota adecuada a los requerimientos de su peculiar situación geográfica, en el periodo crucial de consolidación del poder borbónico.

En 1717, el partido gaditano obtuvo el triunfo final en su larga lucha contra el monopolio de Sevilla, al obtener el traslado de la Casa de Contratación –órgano rector del comercio trasatlántico– al puerto de Cádiz. Esta reforma señaló el cambio más importante en el balance de poder del sistema trasat-

[10] Bernado Tinagero de la Escalera. *Planta o proyecto que en virtud de orden de Su Magestad ha formado el señor Don Bernardo Tinagero de la Escalera, del Consejo de Su Magestad, y su Secretario en el Real de las Indias, y Junta de Guerra de ellas, de lo que se ha de observar, y reglas con que se ha de hazer la fábrica de diez Bageles, y dos Pataches, que Su Magestad ha resuelto se construyan en el Puerto de la Ciudad de La Habana, y de los medios para el coste de la expressada fábrica, y manutención luego que estén en perfección los Bageles, como también de su destino, y navegación; la qual se sirvió Su Magestad aprobar por su Real Decreto de veinte y siete de Junio de mil setecientos y treze, mandando al Consejo de Indias, enterado de su contenido expidiesse las órdenes convenientes para el establecimiento, curso y dirección de dichas Fábricas*. Sevilla: Archivo General de Indias, Santo Domingo, 482, fols. 3-34.

lántico español, en el contexto de la transición del sistema de los Habsburgo al de los Borbones. Sin embargo, los sevillanos llevaron a cabo una intensa campaña política para lograr la devolución de la Casa, lo que condujo, a partir de 1722, al establecimiento de una junta de ministros, compuesta por representantes de ambos partidos, para auscultar el caso. Su objetivo fundamental consistió en revisar las conclusiones técnicas de diversos sondeos de la profundidad del Guadalquivir para determinar si los argumentos técnicos de los detractores de la causa sevillana –el límite artificial impuesto al tonelaje de los navíos por su escasa profundidad– estaban justificados. Fue precisamente en este contexto político que Antonio de Gaztañeta produjo su célebre tratado *Proporciones de las más essempciales*,[11] que fue aprobado en 1721 como método universal de construcción naval para todos los reinos hispánicos, es decir, el equivalente borbónico de las ordenanzas de construcción naval.

Existen divergencias al respecto del año de su impresión, puesto que lleva en la portada el año de 1720, contiene la cédula de aprobación fechada en 1721, pero se ha señalado la posibilidad de que haya sido efectivamente impreso en 1722, en el contexto de la lucha entre los comerciantes de Sevilla y Cádiz en el seno de la junta de ministros. Independientemente de estas fechas, la relación del tratado de Gaztañeta con la última fase del conflicto Sevilla–Cádiz y la junta de ministros de 1722 es innegable, como atestigua el expediente documental del proceso. Se trata de un punto de la mayor importancia, crucial para comprender el papel jugado por el tratado de Gaztañeta, no sólo en la resolución del conflicto entre Sevilla y Cádiz, sino también en la conformación de la política tecnológica de la dinastía borbónica durante la primera mitad del siglo XVIII.

En efecto, el tratado de Gaztañeta presentaba especificaciones para diez tipos de buques, desde 10 a 80 cañones, concebidos todos para la carrera de Indias y el servicio naval en el Atlántico. Es importante señalar que el tipo de 60 cañones y 800 toneladas, presente en su proyecto de 1712, había desaparecido, por lo que se incluyó solamente para el tipo de 60 cañones, un tonelaje superior al del diseño grande de 1712 (990 toneladas). El tipo de 70 cañones, por otra parte, presentaba tonelajes de 1 095 o 1 120 toneladas, según la sección del texto. Significativamente, la obra impresa de Gaztañeta,

[11] Antonio de Gaztañeta e Iturribalzaga. *Proporciones de las medidas mas essempciales, dadas por el teniente general de la Armada Real del Mar Océano Don Antonio de Gaztañeta, de Orden del Rey nuestro Señor, para la Fabrica de Navios, y Fragatas de Guerra, que puedan montar desde ochenta cañones hasta diez, cuyas Proporciones tiene resuelto su Majestad se observen por regla general en todos sus Astilleros de España, como en los de America.* Madrid: Phelipe Alonso, 1720.

así como las cédulas que la aprueban como método universal de construcción naval, indica que sus diseños debían ser utilizados para la construcción de navíos de guerra, pero también para la construcción de mercantes. Esto muestra que la obra de Gaztañeta cumplía funciones análogas a la legislación de construcción naval de los Habsburgo, específicamente, la estandarización de tecnológica en torno a diseños únicos, concebidos para la guerra y el comercio, basada en el interés de los mercaderes en la construcción naval. En este sentido, el título de la obra de Gaztañeta no debe inducir a error. Aunque señala que los diseños eran para buques de guerra, las cédulas especifican que éstos debían utilizarse también para la construcción de mercantes por empresarios particulares en todos los astilleros del imperio ("mis vasallos que construyan navíos por su cuenta para este tráfico").

El modelo prototípico del sistema naval borbónico, el único para el que Gaztañeta incluyó planos y descripciones técnicas detalladas, debía ser el navío de 70 cañones. Su porte era significativamente superior –más aún que el tipo de 60 cañones– al de los dos diseños que el mismo autor presentó en 1712, antes de la transferencia de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz. Esto significa que Gaztañeta, al conseguir la aprobación de su tratado como reglamento universal, en 1721, excluía implícitamente el modelo tecnológico diseñado para servir a los intereses sevillanos, concebido por él mismo apenas diez años antes. Esta maniobra, verdadero *coup de main* tecnológico, demuestra su identificación con los intereses gaditanos y, lo que es más importante, fue percibido de esa manera por algunos partidarios de Sevilla en el seno de la junta de ministros. En efecto, el almirante Manuel López Pintado, partidario de Sevilla y responsable de la malograda ejecución del proyecto de construcción naval de Gaztañeta en 1712, envió diversas misivas a la junta, en las que debatía las conclusiones de los sondeos del Guadalquivir –desfavorables a la causa sevillana– y exigía que se motivase a Gaztañeta a incluir en la legislación el tipo de 60 cañones y 800 toneladas presente en su primer proyecto de 1712.

Como fundamento de esta demanda, López Pintado incluyó documentos con las especificaciones técnicas del navío de 60 cañones de 1712, conforme el argumento de que se hallaba concebido de forma específica para navegar el Guadalquivir sin peligro. De esta manera buscaba anular la validez de los argumentos técnicos empleados para justificar la transferencia de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz en 1717. Naturalmente, esto implicaba que López Pintado, experto en la navegación del Guadalquivir, como demuestra el expediente de la junta, consideraba que las *Proporciones más essempciales* de

Gaztañeta se hallaban concebidas para servir a los intereses de Cádiz. La junta de ministros consideró válidos los argumentos de la causa sevillana (basados en la exigencia de López Pintado), y determinó el retorno de la Casa de Contratación de Cádiz a Sevilla, así como la suspensión de la legislación de Gaztañeta en tanto no se determinase un nuevo método para la construcción de navíos. Sin embargo, como ironía final, la crisis política que condujo a la abdicación y segundo reinado de Felipe V, entre 1724 y 1725, hizo que estas resoluciones no fuesen llevadas a la práctica, con lo que se consolidó el triunfo político, si no legal, del partido gaditano y mantuvo, en la práctica, las *Proporciones más essempciales* de Gaztañeta como reglamento único de construcción naval del Atlántico español.[12]

El triunfo de Cádiz en su larga batalla contra el monopolio sevillano, al anular por completo el problema del calado de los navíos, hizo posible un vertiginoso incremento de los tonelajes en la construcción naval atlántica española. En efecto, en 1728 se botó en La Habana el navío de 60 cañones *El Fuerte*, con un porte de más de 1 000 toneladas, y en 1731 otro navío de 60 cañones, *El Constante,* con un porte de 1 200 toneladas. Por otra parte, el tonelaje de los navíos de 70 cañones registró un importante incremento durante la década de 1750 con la botadura del *Septentrión* (1 438 toneladas); del *Terrible* y el *Atlante* (1 555 toneladas), así como del *África* (1 670 toneladas). El acelerado incremento del tonelaje continuó hacia la década de 1760, cuando vieron la luz los primeros diseños de tres baterías completas, con 94 cañones y 2 074 toneladas, y 114 cañones y 2205 toneladas, respectivamente. Así, la resolución del conflicto Sevilla–Cádiz abrió la puerta a un proceso tecnológico basado en el incremento de dimensiones, que habría de continuar hasta el colapso de la industria de construcción naval española a principios del siglo XIX.

[12] Se trata de un asunto central para comprender la interacción de los modelos tecnológicos con las fuerzas políticas en pugna en el seno del sistema trasatlántico español. En efecto, la documentación producida por la junta de ministros demuestra que los funcionarios involucrados en la dimensión técnica del conflicto entre Sevilla y Cádiz pensaban -y así lo manifestaron por escrito- que el tipo de 60 cañones y 800 toneladas presente en el proyecto de 1712 estaba diseñado para ejecutar el cruce del Guadalquivir, y que su eliminación de la legislación de construcción naval desarrollada entre 1720 y 1722 -así como su sustitución por tipos mucho mayores de 60 y 70 cañones- representaba un atentado tecnológico en contra de los intereses del comercio sevillano. Las implicaciones son vastas, pues hacen posible una interpretación estructural de la historia de la construcción naval española desde una perspectiva basada en la interacción de factores políticos, económicos y militares como fuerza motriz del desarrollo de sus modelos tecnológicos. Estos aspectos se exponen en los capítulos II y III de la ya citada obra de Valdez-Bubnov. *Poder naval y modernización del Estado.*

Ejercicio comparativo: el modelo tecnológico del Pacífico español

La historia de la construcción naval española en Filipinas entre los siglos xvi y xviii es un tema escasamente estudiado. Es posible que esto se deba a que los criterios técnicos que la definieron fueron producto, en buena medida, de las condiciones políticas y económicas del Atlántico español, cuyas industrias de construcción naval han sido objeto de una historiografía que, como hemos visto, sólo muy recientemente ha comenzado a producir estudios interpretativos estructurales. Por otra parte, algunos estudios históricos abordan, a menudo de manera indirecta, la dimensión tecnológica de la carrera a las Filipinas.[13] La mayor parte, empero, no trasciende el método descriptivo, menciona nombres de buques, tonelajes y, de forma ocasional, armamento; o listas de los viajes realizados, y relaciona accidentes con ciertas características técnicas de los navíos. Sin embargo, algunos autores han coincidido en señalar que la construcción naval en las Filipinas se hallaba definida, ya en el sentido de apego a la norma, ya en el sentido de la transgresión de ella, por la legislación técnica y mercantil impuesta por la Corona. Esta legislación se derivaba de los intereses y necesidades de los mismos grupos que sostenían el sistema atlántico español, lo que evidencia la inextricable conexión entre ambas áreas de estudio. En este sentido, es preciso considerar otro elemento: la influencia de las elites mercantiles novohispanas y filipinas relacionadas con el comercio transpacífico como factor de incidencia en las industrias de construcción naval.

Es importante considerar también que la irrupción del corso inglés en el Pacífico, a partir de 1578, y la del neerlandés, desde 1598,[14] añadieron necesidades defensivas análogas a las padecidas por la carrera de Indias a partir de las guerras de Italia. Así, surge una serie de elementos metodológicos esenciales para comprender la evolución de la tecnología naval española en las Filipinas: la interacción de los intereses que normaron la legislación de construcción naval en el Atlántico, con las necesidades y aspiraciones de los grupos de interés del Pacífico, tanto novohispanos como filipinos, aunada a la legislación restrictiva impuesta por la Corona y a los requerimientos técnicos generados por la presencia de la corso–piratería protestante.

[13] *Vid*. Arturo Giráldez. The Age of Trade. The Manila Galleons and the Dawn of Global Economy. Nueva York: Rowman & Littlefield, 2015.

[14] Salvador Bernabeu Albert. *El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones*. Madrid: Mapfre, 1992, pp.76-90.

La exploración española del Pacífico[15] y la conquista del archipiélago filipino representaron la concreción última del impulso que condujo, inicialmente, a la exploración del Atlántico y a la conquista de América, esto es, la búsqueda de un enclave estratégico para desarrollar el comercio con las islas de la Especiería y los grandes centros productivos del Lejano Oriente.[16] La consolidación de la carrera del Pacífico, a raíz del descubrimiento del tornaviaje y de la fundación de Manila, contribuyó al surgimiento de una nueva elite mercantil establecida en la ciudad de México que,[17] por medio de sus homólogos en las Filipinas, comenzó a representar un importante foco de competencia para el monopolio sevillano. En efecto, la ruta transpacífica generaba a las elites novohispanas, ganancias potencialmente superiores a las obtenidas a través de la carrera de Indias, además de hacer posible un lucrativo comercio de re-exportación de productos suntuarios, en especial al virreinato del Perú.

Sin embargo, prácticamente desde el inicio de la ruta transpacífica, la Corona buscó, por medio de las autoridades virreinales de Nueva España, reglamentar y controlar este comercio.[18] Este proceso estuvo marcado por serias tensiones políticas, derivadas del balance de poder entre las elites novohispano-filipinas, por un lado, y los intereses de la carrera transatlántica, por otro. Así, las *Instrucciones* de 1571, 1572 y 1573[19] ordenaban el apresto, con financiación pública, de tres o cuatro buques en el archipiélago y otros tantos en Nueva España, para consolidar la carrera Manila–Acapulco, que se hallaba basada en un incipiente comercio de especias monopolizado por los vecinos establecidos en el primero de estos dos puertos. A partir de 1575, las condiciones de la carrera comenzaron a cambiar, pues resultó evidente el escaso valor de las especias filipinas en los mercados americanos, con lo que una combinación de intereses religiosos, militares y mercantiles estimuló los contactos con el imperio chino, que se hallaba inmerso en un acelerado proceso de monetización.[20] En este contexto, los primeros galeones de la

[15] *Vid*. Carlos Prieto. *El océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo XVI*. Madrid: Ediciones de la Revista de Occidente, 1972.

[16] Martha de Jarmy Chapa. *La expansión española hacia América y el Océano Pacífico. II. La Mar del Sur y el impulso hacia el Oriente*. México: Fontamara, 1988.

[17] Carmen Yuste. "Los tratos mercantiles transpacíficos de los comerciantes de la ciudad de México en el siglo XVIII", *El galeón de Manila. Un mar de historias*. México: JGH Editores, 1997, pp. 55-70.

[18] Carmen Yuste. "El galeón en la economía colonial", *El galeón del Pacífico. Acapulco-Manila, 1565-1815*. México: Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, 1992, pp. 94-95.

[19] José Ángel del Barrio Muñoz. *Vientos de reofrma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*. Sevilla: CSIC, 2012, pp. 29-30.

[20] *Vid*. Mariano Adarsh Bonialian. *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)*. México: El Colegio de México, 2012.

carrera transpacífica –ya no meros retornos de los *socorros* enviados por la Corona– comenzaron a recorrer la ruta Manila–Acapulco. Así, se inició un intenso transito comercial de oro, sedas, textiles de algodón, cera, loza y otros productos suntuarios, que tan sólo habría de incrementarse en años siguientes. Sin embargo, la fuerte salida de plata que representaba este comercio, así como la competencia con las manufacturas provenientes de la carrera del Atlántico, hicieron que la Corona intentase limitar este aspecto del comercio transpacífico.[21]

En 1576 tuvo lugar la primera solicitud para la transferencia de técnicos calificados en construcción naval desde Nueva España a las Filipinas.[22] Por otra parte, Diego García de Palacio, autor del ya mencionado texto de náutica, dirigió la construcción, entre 1577 y 1582, de dos navíos de 400 y 500 toneladas, construidos específicamente para este comercio. La Corona, por su parte, continuó imponiendo medidas restrictivas. En 1582 prohibió la navegación entre las Filipinas y el Perú, una medida que posteriormente sería extendida al comercio marítimo de ese virreinato con el de Nueva España. En 1593 promulgó una cédula que establecía la presencia permanente de dos galeones de 300 toneladas y limitaba el valor de los géneros transportados a 250 000 pesos, con la posibilidad de transportar 500 000 pesos en plata al retorno. Esta cédula fue modificada en 1602 para aumentar a tres al número de buques en servicio, en los que se distribuyó la carga de 600 toneladas permitida en 1593. De manera igualmente importante, se incluían especificaciones para estandarizar la capacidad defensiva de los navíos por medio de una dotación artillera fija. En 1604 se expidió una nueva *Instrucción* que incrementaba a cuatro el número total de navíos en servicio permanente en la carrera del Pacífico, todos ellos construidos y pertrechados por cuenta de la Real Hacienda.[23] En ese mismo año se limitó el tonelaje de los barcos que efectuaban el comercio entre Perú y Nueva España, a 300 toneladas. En 1631 y 1634 se prohibió finalmente el comercio entre ambos virreinatos, pero continuó practicándose durante el resto del siglo XVII.[24]

Es posible señalar que la legislación promulgada entre 1593 y 1604 sentó las bases de una relación que habría de definir la evolución ulterior de la construcción naval del Pacífico: por un lado, el interés de la Corona en pro-

[21] Barrio Muñoz, *op. cit.*, pp. 34-35.
[22] Fish, *op. cit.*, p. 128.
[23] Barrio Muñoz, *op. cit.*, pp. 73-74.
[24] Guadalupe Pinzón Ríos. *Acciones y reacciones en los puertos de la Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*. México: UNAM-Instituto Mora, 2011, pp. 44-45.

teger el monopolio sevillano por medio de la restricción del comercio entre Nueva España y Filipinas; por otro, el interés de las elites de México y Manila en incrementar este comercio, ya fuera por medios legales o ilegales.[25] Esta perspectiva permite comprender la aparente tendencia al incremento del tamaño de los navíos de la carrera de las Filipinas –manifiesta a partir del caso del galeón *Santa Ana*– y, por otra parte, las frecuentes menciones de enormes tonelajes, presentes en algunos testimonios de la época.[26] En efecto, fray Juan de Medina en su *Historia de los sucesos*… (publicada en 1630),[27] señaló que en el año de 1609 un grupo de religiosos de la orden agustina se embarcó en Nueva España en una flota venida de las Filipinas, compuesta por tres navíos: la capitana *San Francisco*, "nave de más de dos mil toneladas, en que venía por General Juan de Esguerra"; una almiranta de nombre y porte desconocidos; y un tercer buque también llamado *Santa Ana*. Ante la mención posterior de la pérdida de la capitana en las costas del Japón, el autor señaló, literalmente, que "cómo son estas naos de tanto interés, se interesa más su pérdida que de las que vienen de España, que todas juntas no importaban lo que las de Filipinas", con lo que destacó, tanto el esplendor de su carga como su origen específicamente filipino. Sin embargo, salta a la vista la enorme desproporción entre las 2 000 toneladas atribuidas a la capitana *San Francisco* y el porte de los galeones construidos por García de Palacio apenas unos veinte años antes (400 y 500 toneladas). Más aún, la desproporción con respecto al tonelaje autorizado por la legislación vigente desde 1593 (porte máximo en torno a 300 toneladas) es aún más abismal. Ésta es una de las primeras menciones al extraordinario porte de 2 000 toneladas,[28] que sería repetido en numerosas alusiones posteriores a los navíos construidos para la carrera del Pacífico.[29]

[25] Carmen Yuste. "De la libre contratación a las restricciones de la permisión. La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610", Salvador Bernabeu y Carlos Martínez Shaw (eds.). *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Sevilla: CSIC, 2013, pp. 85-106.

[26] Por ejemplo: Benito J. Legarda, Jr. *After the Galleons: Foreign Trade, Economic change and Entrepreneurship in the Nineteenth Century Philippines*. Manila: Ateneo de Manila University Press, 1999. p. 40.

[27] *Vid.* Fray Juan de Medina. *Historia de los sucesos de la orden de N. G. Padre S. Agustín de estas Islas Filipinas, desde que se descubrieron y se poblaron por los españoles, con las noticias memorables*. Manila: Tipo-Litografía de Chofré y Comp., 1893.

[28] Isacio R. Rodríguez. *Historia de la provincia agustiniana del Smo. Nombre de Jesús de Filipinas*. vol. XVII. Valladolid: Ediciones del Estudio Agustiniano, 1984, p. 121.

[29] Una notable excepción se encuentra en la obra de Ostwald Sales Colin, quien atribuye a los navíos del Pacífico portes de 600 y 800 toneladas, con un máximo de 1 200. Ostwald Sales Colín. *El movimiento portuario de Acapulco: el protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas*, 1587-1648. México: Plaza y Valdés, 2000, p. 82.

De igual forma, es pertinente comparar la cifra de 2 000 toneladas con los tonelajes máximos aprobados por las ordenanzas de construcción naval atlántica de 1607: 567 toneladas para los mercantes de la carrera de Indias y 1 184 toneladas para las capitanas y almirantas. En el mismo sentido, las ordenanzas de 1613 –que introdujeron la división entre diseños de comercio y guerra– permitían tonelajes máximos de 539 y 555 toneladas para los navíos de la carrera, con límites de 1 073 y 1 156 para capitanas y almirantas. Finalmente, las ordenanzas de 1618 –en las que se reintrodujeron los diseños polivalentes– permitieron un tonelaje máximo de 624 toneladas para los navíos de la carrera y de 1 074 para capitanas y almirantas. Es preciso considerar que los proyectos para la construcción de navíos fuera de la ordenanza de mediados del siglo XVII –descritos en la sección anterior– presentaban capacidad para entre 500 y 600 toneladas, hasta que el conflicto Sevilla-Cádiz iniciara el incremento legal hasta 700 toneladas, presente en la adición de 1665, y de hasta 800 toneladas, presente en la adición de 1679.

Si el testimonio de fray Juan de Medina es preciso, es necesario asumir que, para principios del siglo XVII, la construcción naval del Pacífico había generado un tipo de navío de tonelaje casi siete veces superior al aprobado por la legislación de 1593, en torno a 50% superior al de los mayores navíos de guerra aprobados para el servicio atlántico en 1618 y más 40% superior al aprobado para los mayores tipos en 1665. Como corolario, considérese que el mayor tipo aprobado por las *Proporciones más essempciales* de Gaztañeta (1720-21) era el diseño de 80 cañones y 1534 toneladas, es decir, 466 toneladas por debajo del porte atribuido a la capitana *San Francisco* en 1609. Así, debemos asumir que se trata de un tipo de barco sin parangón, en términos de dimensiones, en la historia de la construcción naval española. En efecto, como hemos visto en la sección anterior, el porte de 2 000 toneladas tan sólo fue alcanzado durante la década de 1760 por los navíos de guerra atlánticos de tres baterías completas.

Bajo esta luz, resulta conveniente comparar el porte sugerido por fray Juan de Medina con las dimensiones y tonelajes de ocho navíos en servicio en la carrera del Pacífico,[30] auscultados y medidos en 1619 por el capitán Salvador de Pineda, como reporte formulado para el Consejo de Indias, el cual, con toda evidencia, se hallaba concernido por el porte de los galeones del

[30] Blair, E. H. y James Alexander Robinson (eds). *The Philippine Islands, 1493-1898: Volume XVIII, 1617-1620*..., pp. 179-180.

Pacífico.[31] Se trata de cinco navíos construidos en Filipinas, sin fecha precisa, y uno construido en la India en 1617. El primero de estos buques, *El Salvador*, presentaba las siguientes dimensiones: quilla, 60 codos; plan, 12; eslora 82; puntal, 19; manga, 26. Aparentemente, poseía cuatro entrecubiertas, probablemente incluyendo el sollado. Se trata de unas proporciones respetables, las cuales, si las comparamos con la legislación vigente en el Atlántico, debían arrojar un porte muy superior a las 1 000 toneladas. En efecto, aún si asumimos que algunas de las medidas atribuidas a este buque por el autor del reporte fueron tomadas de una manera distinta a la que indicaba la ordenanza, como la manga *de fuera a fuera*, en lugar *de dentro a dentro*; o la eslora, no de *alefriz a alefriz sobre la primera cubierta*, sino desde puntos externos, es preciso conceder que se trata de un navío de un tonelaje probablemente mayor al de los dos mayores tipos descritos en la ordenanza de 1607 (1351 toneladas en el de la nota marginal, y 1184 en el mayor tipo incluido en el texto).

El resto de los navíos auscultados en 1619 presenta dimensiones progresivamente menores. El *Espíritu Santo* tenía una quilla de 50 codos; una eslora de 70; un puntal de 17; y una manga de 23. Estos datos permiten estimar un porte en torno a las 1 000 toneladas. El *San Felipe* presentaba 50 codos de quilla; 70 de eslora; 15 de puntal; y 22 1/2 de manga, siendo estas las mismas dimensiones del *Santiago* y el *San Juan Bautista*. El *San Miguel* presentaba 49 codos de quilla, 68 de eslora, 18 de puntal y 23 de manga. El *Nuestra Señora de Guadalupe*, 46 de quilla, 64 de eslora, 13 de puntal y 21 de manga. Finalmente, el *San Laurencio*, construido en la India, presentaba 46 de quilla, 60 de eslora, 12 de puntal y 19 de manga. Sabemos que tenía tres puentes, alcázar y castillo.

Además de este reporte, existen otras fuentes que confirman el elevado tonelaje de los buques españoles construidos en Filipinas durante la primera mitad del siglo XVII. En 1627, el gobernador Don Juan Niño de Távora se hizo a la mar con una fuerte armada, para llevar pertrechos a la Isla Hermosa (Formosa). Su fuerza estaba compuesta por ocho bajeles: tres galeones, dos navíos, un patache, y dos galeras. El buque total de los navíos redondos (excluyendo las galeras) era de 3875 toneladas, montando un total de 136 piezas de artillería de bronce, y tripulados por 2015 hombres, sin contar las personas del gobernador, capitán general, maestre de campo, cabos, y general de galeras. La capitana, llamada *San Ildefonso*, tenía un porte de 1400 toneladas, y montaba 41 piezas de artillería.[32]

[31] Esta información se halla también reproducida en Fish. *The Manila-Acapulco Galleons*, pp. 160-162.
[32] Sevilla, Archivo General de Indias, FILIPINAS, 30, núm.11

Los elevados portes de los navíos construidos en Filipinas comenzaron muy pronto a ser debatidos. En 1628, un informe señalaba sus inconvenientes: "en razón de las fábricas de navíos tan grandes como aquí se hacen para de armada, que sólo para pelear a pie quedo en una ocasión pueden servir. Y no para navegar, ni tomar un puerto, ni salir de él quando se quiere (sic), ni para barloventear, ni alcanzar, ni para otro ningún efecto. Ni hay gente de mar, ni de guerra, ni artilleros en bastante número con que tripularlos." El problema era semejante en el caso de los pertrechos, pues requerían mucho aparejo, provisiones, y anclas de gran tamaño. El informe concluye con la petición de que la corona sólo permitiese en Filipinas la construcción de navíos de 500 a 700 toneladas, "pues éstas son muy a propósito assí (sic) para el comercio y trato con la Nueva España, como para de armada."[33] Sin embargo, existen indicios de que el tonelaje no disminuyó inmediatamente. En efecto, se ha registrado el caso del galeón *Nuestra Señora de la Concepción*, construido en Cavite en 1633. Este buque tenía 80 codos de eslora y 25 de manga, y un porte de 2 000 toneladas.[34]

A partir del último tercio del siglo XVII, las dimensiones de los galeones del Pacífico comenzaron a disminuir, como indica la construcción del galeón *San Telmo*, de 700 toneladas, construido en 1671.[35] En 1696, el futuro gobernador, Domingo de Zabalburu, describió los perniciosos efectos del crecido porte de estos navíos, y ordenó que en adelante sólo se construyesen de 800 a 900 toneladas y que, en lugar de ejecutarse la travesía en un navío grande, se hiciese en dos medianos, del porte señalado.

En 1702, Zabalburu proyectó la construcción de un navío de 800 toneladas, tan sólo para ser bloqueado por la renovación de las restricciones al tonelaje, esta vez impuestas por el régimen borbónico. En efecto, la Corona intervino, autorizando un porte máximo de 500 toneladas, lo cual impidió la realización del proyecto.[36] Sin embargo, en 1709, Zabalburu sería responsable de la construcción del *Nuestra Señora de Begoña*, de 600 toneladas, es decir, 100 por encima de la cifra aprobada por la Corona. Es precisamente en estos años en que la historia de la construcción naval en Filipinas intersecta con el punto de inflexión en la historia del comercio trasatlántico español: el conflicto Sevilla–Cádiz.[37]

[33] *Idem.*
[34] *Ibid.,* pp. 150-151.
[35] Sevilla, Archivo General de Indias, FILIPINAS, 10, R.1, núm.15
[36] Barrio Muñoz, *op. cit.,* p. 233.
[37] La siguiente sección está basada en la citada obra de Barrio Muñoz.

Efectivamente, el ascenso de la dinastía borbónica en España dio un nuevo impulso a la intervención estatal sobre el comercio novohispano–filipino.[38] En 1702, el gobierno de Felipe V impuso un nuevo reglamento que actualizaba el de 1593, incrementando el valor permitido de las mercancías a 300 000 pesos y a 600 000 su retorno en plata, con ampliación del porte a dos navíos de 500 toneladas, los cuales debían ser construidos en Filipinas. Los intereses novohispano–filipinos protestaron ante este limitado incremento y, en 1712, el reglamento de 1702 tuvo que ser refrendado. En ese mismo año, el duque de Linares, virrey de la Nueva España, inició una investigación acerca de las prácticas del comercio transpacífico, llegando a la conclusión de que la mercancía vendida en la feria de Acapulco pertenecía, no a filipinos, sino a acaudalados vecinos de México, Puebla y otras ciudades novohispanas. También señaló que el valor de este tráfico no respetaba los 600 000 pesos impuestos por el reglamento de 1702, sino que llegaba hasta los dos millones. Este reporte tuvo efecto en el seno del Consejo de Indias, el cual lanzó, a partir de 1714, una consulta con representantes del comercio sevillano. Sin embargo, durante este mismo periodo, el comercio novohispano–filipino realizó un esfuerzo por consolidar el volumen de su comercio, a través, precisamente, de la construcción naval. En efecto, en 1712, Martín de Ursúa construyó el *Santo Cristo de Burgos* de 800 toneladas, y en 1718, Fernando de Bustamante botó al agua el *Sacra Familia,* también de 800 toneladas.[39] Como es posible observar, estos dos últimos navíos poseían tonelajes semejantes al presentado por el mayor de los buques medidos en 1619; 300 toneladas por encima del porte permitido por el reglamento de 1702, y cuando menos 200 toneladas por encima del *Nuestra Señora de Begoña* construido por Zabalburu en 1709.

En este mismo periodo el conflicto Sevilla–Cádiz alcanzó su punto culminante con la transferencia de la Casa de Contratación de la primera a la segunda, en 1717. A partir de esto, la política de la corona hacia el comercio transpacífico tendría un nuevo centro de gravedad, el consulado gaditano. La ofensiva de Cádiz comenzó a manifestarse en 1718, cuando fue reiterada una prohibición contra el comercio de sedas chinas, originalmente expedida en 1697, pero incluyendo ahora el tráfico de seda en rama. Más aún, en 1720, se aprobó un nuevo reglamento restrictivo, el cual fijaba el valor de las mercancías en 300 000 pesos, refrendaba la prohibición del tráfico de seda en rama, y

[38] *Vid.* Carlos Martínez Shaw. *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820).* Madrid: Real Academia de la Historia, 2007.

[39] Barrio Muñoz, *op. cit.,* pp. 234-249.

fijaba el porte máximo de los navíos en 560 toneladas, es decir, 240 toneladas por debajo de los portes del *Santo Cristo de Burgos* y el *Sacra Familia,* botados, como hemos visto, en 1712 y 1718, respectivamente. Estas medidas restrictivas fueron apoyadas por el entonces gobernador de Filipinas, Marqués de Torre Campo, quien despachó al *Santo Cristo de Burgos* en 1723, pero con un cargamento apegado a los límites impuestos por el reglamento de 1720. Así, la feria de Acapulco de 1723 rindió ganancias inferiores a las de otros años, lo que favoreció que la reacción del comercio novohispano–filipino, manifiesta en un *Memorial* escrito en ese mismo año, encontrase cierto eco en el Consejo de Indias. En esencia, se trataba de una súplica para un incremento masivo en el volumen y valor de la carga legalmente permitida: 4 000 fardos, con 500 de ellos compuestos de sedas chinas, con un valor de retorno de millón y medio de pesos, todo bajo derechos de almojarifazgo. El porte de los navíos, sin embargo, se mantendría en torno a las 500 toneladas.[40]

El apoyo que la Audiencia de Manila prestó a este *Memorial*, así como las reducidas ganancias de la feria de 1723, tuvieron por resultado un contundente triunfo del comercio novohispano–filipino, el cual obtuvo la concreción de sus demandas en la forma de un nuevo reglamento, promulgado en 1726, el cual debía entrar en vigor por un periodo de prueba de cinco años a partir de 1730.[41] Es importante señalar que este triunfo parcial del comercio novohispano–filipino coincidió con la transferencia al Pacífico de la legislación de construcción naval de Antonio de Gaztañeta, generada, como hemos visto en la sección anterior, por el último estertor del conflicto Sevilla–Cádiz. En efecto, las Reales Cédulas de 13 de mayo y 8 de agosto de 1721, por medio de las cuales, como hemos visto, se ordenaba que las *Proporciones más essempciales* fuesen utilizadas sin variación alguna en la construcción de navíos de guerra y de comercio en todos los astilleros hispanos, fueron recibidas por el gobernador de las Filipinas, marqués de Torre Campo, en 1723.[42] Esto condujo a la construcción, conforme las especificaciones de Gaztañeta, del *Nuestra Señora de Guía*, botado en Cavite en 1727.

Según Barrio Muñoz, el inicio del quinquenio experimental del reglamento de 1726 hizo que la feria de Acapulco de 1731 generara grandes ganancias, con un retorno de plata de millón y medio de pesos, y un marcado incremento de los derechos pagados a la Corona. A pesar de esto, el marqués de

[40] *Idem.,* p. 250.
[41] *Ibid.,* p. 251.
[42] Sevilla Archivo General de Indias, FILIPINAS, 140, núm.8.

Casa Fuerte, virrey de la Nueva España, patrocinó una nueva investigación acerca de las prácticas fraudulentas del comercio transpacífico. Armado con estos datos, solicitó a la Corona el retorno al reglamento restrictivo de 1720, aduciendo la gran salida de plata y los supuestos daños que el incremento que el comercio transpacífico producía en el comercio trasatlántico. Como resultado, la Corona aprobó que al concluir el quinquenio experimental en 1734, se retornase a la legislación restrictiva de 1720.[43]

Sin embargo, este punto crucial del conflicto Manila–Cádiz dio un nuevo giro a instancias del gobernador de Filipinas, Fernando Valdés Tamón (1729–1739). Este funcionario desarrolló una intensa política de modernización de la infraestructura hacendística y militar de las Filipinas y, tras un nuevo naufragio (*Sacra Familia*, 1730), dio un decidido impulso a la industria naviera local. Así, en ese mismo año, inició la construcción en Cavite de dos navíos de 500 toneladas, construidos, tal como el *Nuestra Señora de Guía,* conforme el reglamento de Gaztañeta. Se trató del *Nuestra Señora de Covadonga* y del *Nuestra Señora del Pilar*, ambos terminados en 1733, año en que, además, se compró el patache de 200 toneladas *San Cristóbal.* Posteriormente, Valdés Tamón continuó con esta política de fomento industrial, con la botadora de cinco navíos menores (*San José*, *San Francisco Xavier, San Fernando, Nuestra Señora de Limpia* y *Nuestra Señora del Rosario)*, así como de dos fragatas y varias galeras concebidas para la lucha contra el corso malayo–musulmán. Todo esto formó parte de un decidido apoyo por parte del gobernador al comercio novohispano–filipino, llevado a cabo en concierto con la Audiencia de Manila en un contexto en que el retorno a la legislación de 1720 promovido por Casa Fuerte parecía hallarse próximo.[44]

Los dos navíos de 500 toneladas construidos por Valdés Tamón debían constituir la última flota que zarpase de conformidad con la disposición del quinquenio experimental, prevista para los años de 1733–1734. Sin embargo, un dramático episodio alteró el curso de los acontecimientos: un terrible incendio se desató en los almacenes de Manila, destruyendo parte de la carga destinada a la feria de Acapulco. Ante la catástrofe potencial, los comerciantes de Manila realizaron un importante donativo para una nueva compra de mercancías, lo que impidió la cancelación de la feria. Al enterarse Felipe v de este gesto, pidió expresamente a Valdés Tamón que expresase su real agradecimiento al comercio filipino. En esta coyuntura, el gobernador solicitó

[43] Barrio Muñoz, *op. cit.,* p. 251.
[44] *Ibid.,* pp. 238-240.

la promulgación de una nueva legislación para la carrera transpacífica que evitase el retorno al reglamento restrictivo de 1720 previsto por Casa Fuerte. Por otra parte, los navíos *Nuestra Señora de Covadonga* y *Nuestra Señora del Pilar* arribaron a Acapulco a finales de 1733 y principios de 1734, respectivamente, con la carga todavía arreglada al quinquenio experimental, con lo que se logró ganar tiempo y se evitó desobedecer frontalmente las disposiciones del virrey. La feria tuvo éxito y las ganancias en plata retornaron a Manila a bordo del patache *San Cristóbal*. Entre tanto, el fiscal del Consejo de Indias estudió el caso y se mostró favorable a la causa del comercio filipino. Así, el 8 de abril de 1734 se promulgó en el Buen Retiro una real cédula que permitía transportar sedas y manufacturas chinas por un valor de 500 000 pesos, con un retorno de un millón de pesos en plata, en dos navíos de 500 toneladas.[45]

Fue precisamente en esta compleja coyuntura política que el libro *Navegación especulativa y práctica,* de Joseph González Cabrera Bueno, vio la luz en la imprenta del convento franciscano de Nuestra Señora de los Ángeles, en Manila. Como hemos señalado en la introducción, esta obra contiene, además de los elementos característicos de los tratados de arte de marear, un tratado completo de construcción naval. Dada la extraordinaria situación política del momento en que fue publicado, su estudio puede arrojar alguna luz acerca de la interacción de la tecnología naval con las enfrentadas fuerzas del comercio transatlántico y transpacífico.[46]

El capítulo XV de la obra contiene –con el título *De las reglas, y medidas para fabricar navíos y otras cosas necesarias para su uso*– un total de 45 artículos dedicados a la descripción estructural del casco, el tonelaje y el arqueo de navíos de 70 cañones, así como 21 artículos dedicados a la descripción de la arboladura y dos largas secciones dedicadas a la jarcia y el velamen. El tipo de buque descrito presenta 62 codos de quilla; 20 codos 16 pulgadas de manga; 74 codos 9 pulgadas de eslora, y 10 codos 8 pulgadas de puntal. Su configuración artillera presentaba 13 portas por banda en la batería principal, para piezas de 24 libras de bala, y 13 portas por banda en la segunda batería, escalonadas hacia la popa.[47]

[45] *Ibid.,* pp. 262-273; 278-291.

[46] Estas conclusiones aparecen plenamente desarrolladas en Valdez-Bubnov, "Comercio, guerra y tecnología: la construcción naval para la carrera de Filipinas (1577-1757)" en Antonio Rodríguez González, Julio Arroyo Vozmediano y Juan Sánchez Belén (eds.). *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII y XVIII*). Madrid: Castilla Ediciones/UNED, 2017.

[47] González Cabrera Bueno, *op.cit.,* pp. 278-291.

Uno de los aspectos más significativos del prototipo de navío de González Cabrera Bueno es el señalamiento específico de que estas proporciones eran para navíos de guerra. Para la fábrica de mercante era preciso, en cambio, colocar la manga un codo por encima de la primera cubierta. Como se puede observar, esta distinción señala la existencia de dos tipos de navío basados en unas mismas proporciones generales, cuya diferencia principal era la situación de la manga en relación con la primera batería. Esta doble concepción nos remite directamente a la propuesta de García de Palacio de 1587. Por otra parte, es importante señalar que, pese a esta semejanza con los modelos tecnológicos de Gaztañeta, así como al hecho de que algunos párrafos de González Cabrera Bueno se hayan basado directamente en las *Proporciones más essempciales*, las especificaciones técnicas son diferentes. Otro punto importante es que el tratado de Gaztañeta no contiene especificaciones de arboladura, jarcia y velamen, un elemento que destaca el inestimable valor de la información proporcionada por González Cabrera Bueno. En este mismo sentido, la obra de González Cabrera Bueno incluye una definición particular del concepto de tonelada, distinta de la de la legislación de arqueo ya discutida en el contexto atlántico. En efecto, el autor definía este concepto como el volumen equivalente a dos pipas de 40 arrobas cada una. Es evidente la diferencia con la tonelada estandarizada por la legislación imperial, definida, como hemos señalado, en dos pipas de 27.5 arrobas cada una. La diferencia es grande. Sin embargo, el autor añade también su equivalencia en peso (veinte quintales), idéntica al equivalente en peso de la tonelada atlántica.

La definición de la tonelada precede a la explicación del arqueo, también distinto a los métodos establecidos por la legislación atlántica. Para ello, el autor parte de las dimensiones de su navío de 70 cañones, en la versión de guerra: 74 codos de eslora; 62 de quilla; 20 codos 16 pulgadas de manga y 10 codos 8 pulgadas de puntal. A continuación suma la quilla y la eslora y divide el producto entre dos, con lo que obtiene 68 codos y un sexto. Posteriormente, sin contar la fracción, multiplica esta cantidad por la mitad de la manga, con lo que obtiene la cifra 704. Ésta es, a su vez, multiplicada por el puntal, redondeado sin fracción en 11 codos, con un resultado de 7 744, al que resta 5% por los espacios comprendidos entre piques, baos, curvas, etc. El resultado, 7 337, es dividido por 8, "número general para esta cuenta". Así resulta la cantidad de 919 toneladas, a la que se suma "la quinta octava parte" multiplicada por 20, dándolo que da 19 839 quintales. Si nosotros dividimos esta cifra entre veinte, el peso en quintales tanto de la tonelada atlántica como

de la definida por González Cabrera Bueno, el resultado es 991.95. Éste es el tonelaje del navío descrito en la obra.[48]

Es preciso recordar que, pese a la suspensión de la legislación de Gaztañeta a resultas del dictamen de la Junta de ministros que debía poner fin a la controversia Sevilla–Cádiz, ésta quedó vigente en la práctica, tanto como la permanencia de la Casa de Contratación en la segunda de estas ciudades. También es preciso destacar que este reglamento comenzó a ser empleado en el Pacífico a partir de 1723, y que los dos navíos construidos por Valdés Tamón para la última feria del quinquenio experimental, *Nuestra Señora de Covadonga* y *Nuestra Señora del Pilar*, siguieron la legislación de Gaztañeta. El elemento crucial aquí es el tonelaje: los navíos mencionados presentaban un porte de 500 toneladas, es decir, cumplían con los límites señalados por los reglamentos de 1702, 1720 y 1726 en materia de construcción naval. En contraste, el navío de 70 cañones de González Cabrera Bueno, como hemos visto, presentaba un porte cercano a las 1 000 toneladas.

Esto indica que la propuesta tecnológica de González Cabrera Bueno representa un aspecto más de la campaña política que los intereses novohispano–filipinos libraron en contra de las restricciones al tonelaje impuestas por la Corona. El hecho de que el texto haya sido publicado precisamente cuando debía expirar el quinquenio experimental, implica que la formulación de este modelo tecnológico podía servir como un argumento más en favor de la causa del comercio novohispano–filipino, así como en oposición directa a los intereses del comercio transatlántico y de sus representantes en Nueva España. Por otra parte, el hecho de que la influencia de Valdés Tamón resultase decisiva para el triunfo novohispano–filipino en la coyuntura de 1733–1734, y de que la obra de González Cabrera Bueno se encontrase dedicada precisamente a este funcionario, parece apuntar en la misma dirección. Así, es posible concluir que el navío de 70 cañones propuesto por Joseph González Cabrera Bueno en 1734 en sus dos variantes, de guerra y de comercio, representa un modelo tecnológico definido para el servicio en la carrera de las Filipinas, en una dimensión favorable a los intereses del comercio transpacífico sostenido por los comerciantes de la ciudad de México y sus agentes en Manila.

Como epílogo, vale la pena describir la evolución de la construcción naval para la carrera de las Filipinas en los años inmediatamente posteriores a la extraordinaria coyuntura de 1733–1734. Cuando el *Nuestra Señora de Covadonga*

[48] *Ibid.,* pp. 284-285.

fue capturado por los ingleses en 1743[49] sus captores descubrieron que la batería principal se hallaba sellada con la finalidad de incrementar el espacio de carga para la mercancía. Como resultado de este traumático episodio se construyó, durante la gubernatura interina del obispo de Ilocos, un navío de 70 cañones, bautizado como *Nuestra Señora del Rosario y los Santos Reyes*, que sería botado al agua en 1745. Según Schurz (1959) y Marley (1991),[50] este buque presentaba 94 codos de eslora, 78 de quilla y 28 de manga, con un porte de 1 710 toneladas. Esto indica un aumento masivo del tonelaje, muy por encima de los límites permitidos por la legislación oficial, pero también superior al correspondiente al diseño más grande incluido en la legislación de Gaztañeta (80 cañones) y, por supuesto, también por encima del tonelaje del navío de 70 cañones de Joseph González Cabrera Bueno. El *Nuestra Señora del Rosario*, en todo caso, poseía pobres cualidades marineras y su servicio en la ruta transpacífica fue accidentado. Para 1750, un sustituto fue botado al agua en el astillero de Bagatao, con la dirección de Domingo de Nebra: el *Santísima Trinidad*, que, según Marley, presentaba unos 83 codos de eslora y poco más de 26 codos de manga, con un porte de 2 000 toneladas.[51] Estos masivos incrementos pueden ser comprendidos como la continuación de la tendencia, favorable a los intereses del Pacífico, a aumentar el tonelaje de los navíos con la finalidad de incrementar el volumen de su tráfico mercantil. Desde esta perspectiva, el prototipo de navío de 70 cañones de la *Navegación especulativa y práctica* de Joseph González Cabrera Bueno representa un paso cierto y documentado en esa dirección.

[49] Vid. Glyn Williams. *El mejor botín de todos los oceános. La trágica captura de un galeón español en el siglo XVIII*. México: Turner, 1999.

[50] David F. Marley. "The Last Manila Galleon", *Warship* (1991) Londres: Conway Maritime Press.

[51] David F. Marley. "The Great Galleon: The Santisima Trinidad (1750-1765)", *Philippine Studies* vol. 41, núm. 2, 1993, pp. 167–181.

LA CIRCULACIÓN OCEÁNICA DE TECNOLOGÍA ARTILLERA, SEVILLA- MANILA, SIGLOS XVI-XVIII

Eder Antonio de Jesús Gallegos Ruiz
Universidad Pablo de Olavide, de Sevilla

Sin técnica, el hombre no existiría ni habría existido nunca.
José Ortega y Gasset, *Meditaciones de la técnica.*

Tradicionalmente, la relación entre tecnología y el expansionismo europeo en los escenarios globales se ha estudiado amplia y preferentemente desde la perspectiva de la "transferencia" de técnicas mineras, relativas a la amalgamación argentífera. La literatura científica es extensa,[1] pero aún faltan investigaciones más puntuales acerca de dos formas de tecnología en particular, la del transporte y la de la guerra, que permitieron a los pueblos ejercer su dominio sobre otros al tiempo que ampliaban sus interacciones. Estas dos tecnologías, según los enfoques de Carlo Maria Cipolla o de Jared Diamond, se convierten en importantes elementos comprensivos del devenir histórico continental y de los modelos socioeconómicos.[2] En décadas recientes, la historiografía militar se ha enriquecido de manera impresionante gracias a historiadores de diversas latitudes que con enfoques novedosos han estudiado una gran diversidad de temas. Sin embargo, por medio de una nueva revisión bibliográfica puede detectarse que un tema poco abordado hasta ahora es la historia de la tecnología militar como *corpus* de conocimientos en relaciones de largo alcan-

[1] Manuel Castillo. "Estudio bibliográfico de los últimos veinticinco años de Historia de la transferencia de ciencia y tecnológica entre Europa y la América Virreinal", *Revista de la Sociedad Española de las Ciencias y de las Tecnicas.* Zaragoza: SEHCYT, vol. 26, núm. 56, 2003, pp. 414-416.

[2] Jared Diamond. *Armas, gérmenes y acero. Breve historia de la humanidad en los últimos 13, 000 años.* Madrid: Debate-Pensamiento, 1998, p. 275; Carlo María Cipolla. *Las Maquinas del tiempo y de la Guerra: Estudio de la génesis del capitalismo.* Barcelona: Crítica, 1999, pp. 89-146.

ce que trascienden las fronteras en todas direcciones, un tema idóneo para abordarse desde la perspectiva de la *global history*.[3]

Este enfoque permite entender el armamento, no sólo como mero objeto, sino como producto cultural[4] propio de un proceso histórico que se utilizó y se moldeó según el paisaje[5] y las circunstancias sociales en una red transoceánica que sustentó los intereses globales de la Corona española desde lo que algunos han reconocido como el inicio de la globalización.[6]

Si entendemos por arte, el "conjunto de reglas y preceptos para hacer correctamente una cosa determinada",[7] las herramientas bélicas debidamente elaboradas, como menciona Antonio Martínez Teixido, bien serían obras maestras del arte de la guerra.[8] Mas, dentro del cúmulo de éstas, ¿cuál sería la más acorde para ejemplificar un proceso histórico global? Sin duda tendríamos que optar por la rama tecnológica más elaborada, complicada de recrear y ligada a un cuerpo de conocimientos para su adecuada utilización, o sea, la artillería, pues su correcta fabricación requiere una habilidad extraordinaria, de mérito propio, todo un reflejo de los recursos humanos y naturales que le rodean, si retomamos la noción de "technological tradition" de Tristán Platt.[9]

En este artículo se explica cómo se impulsó una producción y se instauró una normatividad tecnológica ligada al expansionismo ibérico por el orbe, cómo este mismo expansionismo hizo que ambas se necesitaran aplicar en los territorios ultramarinos de la Corona hispánica para balancear lo que Geo-

[3] Bernd Hausberger. "Acercamientos a la historia global", Carlos Alba, Marianne Braig, Stefan Rinke y Guillermo Zermeño (coords.). *Entre espacios. Movimientos, actores y representaciones de la globalización*. Berlín: Tranvía-Verlag Walter Frey, 2013, p. 86.

[4] Entendiendo "cultura" como un conjunto de materiales articulados entre sí en el espacio, cuyos estilos son respuestas a su medio ambiente. Roberto Lobato. "Espacio y cultura: Una tradición geográfica", Graciela Uribe (coord.). *Cuadernos de Geografía Brasileña*. México: Centro de Investigación Científica Ing. Jorge L. Tamayo, 1998, p.16.

[5] *Paisaje* entendido como una síntesis de la acción cultural de un grupo social, en que se descubre la estrecha implicación entre territorio, cultura e historia. Es decir, una combinatoria de múltiples elementos físicos y humanos, así como de una trayectoria histórica determinada. José Ortega Valcárcel. *Horizontes de la Geografía. Teorías de la Geografía*. Barcelona: 2000, p. 351.

[6] Hausberger, *op. cit.,* p. 90.

[7] http://lema.rae.es/drae/?val=arte (Consultado en noviembre 15 de 2014, 19:00 horas)

[8] Antonio Martínez Teixido. *Enciclopedia del arte de la Guerra: Todo sobre el fenómeno de la guerra y la búsqueda de la paz*. Barcelona: Planeta, 2001, p. 14.

[9] Ideas técnicas y procedimientos surgen en circunstancias históricas y sociales que deben entenderse en relación con las otras prácticas y creencias en que están inmersas. Tristan Platt. "The Alchemy of Modernity. Alonso Barba's Copper Cauldrons and the Independence of Bolivian Metallurgy (1790-1890)", *Journal of Latin American Studies*. Londres: Cambridge University Press, vol. 32, núm. 1, 2000, pp. 1-54.

ffrey Parker denomina "technological edge",[10] centrándonos en particular en los "sitios de contacto" de la América española donde se desarrolló la industria armamentista en maestranzas. Dicha producción, transferencia y circulación están mayormente ligadas al hemisferio norte, pues aunque ricos caudales de dinero llegaban del virreinato del Perú, el flujo de plata en su última ruta era transportado por este hemisferio, por el Caribe y el Atlántico norte hacia Sevilla, y lo mismo sucedía con el flujo mercantil del galeón de Manila a Acapulco con el mismo destino final. Esto explica por qué existen sitios de contactos "tecnológico artillero", aunque tradicionalmente la circulación de la artillería era de Sevilla a ultramar, existió desde épocas muy tempranas un *boom* técnico que impulsó el establecimiento de fábricas de cañones en sitios como La Habana en el siglo XVI y en Manila en el siglo XVII, así como los proyectos para instalar otra en Orizaba en el siglo XVIII, proyecto que terminó finalmente en Sevilla para mejorar las propias instalaciones de la metrópoli.[11]

Para que esto fuera posible se movilizó una caravana de artesanos, fundidores empíricos (muchas veces los mismos fundidores de campanas de iglesias) y algunos maestros con conocimientos teóricos, quienes cruzaron, no sólo el océano Atlántico, sino también el Pacífico con una misión expansiva y defensiva del *status quo*, pero las interacciones posteriores no sólo se dieron en un modelo vertical de transferencia pasiva, sino que los vínculos iban a moverse en un plano más cercano a las circulaciones y los intercambios locales en sitios "de contacto con redes globales de retroalimentación que articulan espacios sobre los cuales transita el saber técnico".[12] Es decir, la producción de las fábricas de armamento en ultramar afectó ambas orillas del Pacífico

[10] Según Parker, una sociedad que no ha tenido acercamientos con la disciplina y la vida castrense, puede balancearse con la introducción de tecnología que dote de facultades para la defensa de un territorio, ya que sólo la receptividad de tecnologías como el fuego de mosquetes y la artillería puede cambiar el juego de la guerra, por tanto, "Technological edge" se refiere a las diferencias en armamentos como una delgada línea que define las relaciones de poder entre los pueblos a lo largo de la Historia. Geoffrey Parker. *Cambridge Ilustrated History of Warfare*. Londres: Cambridge University Press, 1999, p. 2.

[11] Para un estudio más profundo sobre los proyectos de fábrica de artillería en Veracruz, véase Gerardo Cisneros y Omar Moncada. "Proyecto de los ingenieros Pedro Ponce y Diego Panes para establecer una fundición de artillería en la Nueva España, siglo XVIII", *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. VIII, núm. 447, 2003.

[12] Circulación es un término que ha retomado la historia de la ciencia, pero que en este sentido se ha convertido en sinónimo de la inevitable dominación occidental implícita en la superioridad de una herramienta para corregir un desequilibrio. Aquí lo tomaremos más como una integración que se da en sitios "de contacto". Lissa Roberts. "Situating Science in Global History", *Itinerario.* Holanda: Universidad de Leiden, vol. 33, núm. 1, 2009, pp. 14-15.

y sus interacciones bien pueden mostrar regionalizaciones tecnológicas[13] en determinados *global moments*.

Durante el siglo XVI, la Corona española saltó súbitamente de la reconquista de la península al expansionismo del orbe, allende los mares. En ambos telones, la experiencia que se había obtenido estaba por cambiar la relación que mantenían con la organización y la técnica militar, pues en estos nuevos territorios se toparon con retos logísticos inesperados. Se abrieron nuevos teatros bélicos que cambiaron la organización del ejército y la necesidad del uso de tecnología de punta y de artillería, lo que exigió una nueva producción bélica acorde a las condiciones imperiales.[14] Por lo tanto, ante las nuevas posibilidades globales, es de suma importancia preguntarnos, ¿de dónde sacar armamento? La respuesta es: de las maestranzas[15] y fundiciones de artillería, lugares donde se almacenaban y desarrollaban las artes armamentísticas. Sin embargo, la capacidad productiva de la península ibérica para enfrentar los retos globales estaba lejos de ser adecuada. Las piezas de artillería eran fabricadas mayormente de manera artesanal por las mismas personas que fundían campanas de bronce para las iglesias o forjaban herramientas de hierro para la labranza.[16] Estas prácticas epigónicas medievales habían cubierto las necesidades hasta entonces, pero para las exigencias de un imperio transoceánico eran claramente inadecuadas.

Enterada de la situación, la Corona se dedicó a establecer fundiciones de artillería en Medina del Campo, Málaga y Barcelona para el abasto europeo. Pero tras las conquistas de México y Perú y frente a la apertura de la ruta de la nao de China en 1565, justo ese mismo año se contrató la fundición de bronces particular de la familia Morel en el barrio de San Bernardo de Sevilla para el abastecimiento de las Indias occidentales por parte de la Casa de Con-

[13] Punto clave que permite que la geografía histórica interprete la ocupación productiva de un área, es entenderla mediante las asociaciones de destrezas propias de una comunidad. Carl Sauer, "Introducción a la geografía histórica", Claude Cortez (coord.). *Geografía Histórica. Antologías Universitarias*. México: Instituto Mora, 1991, p. 44.

[14] Podemos observar un papel cada vez más decisivo de la artillería española en los campos de batalla, en Ceriñola en 1503, en Ravena en 1512, en Biccoca en 1522 y en Pavia en 1524. Christen Jörgensen, *et al. Técnicas Bélicas del mundo moderno, 1500-1763. Equipamiento, técnicas y tácticas de combate.* Madrid: Libsa, 2007, pp. 15-24.

[15] El vocablo maestranza proviene de "maestrante", es decir, aquel que amaestra, "a" es un prefijo latino que significa "con", más la partícula "maestra", es decir la "maestranza" es aquel lugar donde se lleva a cabo algo con maestría. http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=maestranza. (Consultado en Noviembre 15 de 2014, 19:00 horas)

[16] Cipolla, *op. cit.,* pp.103-104.

tratación,[17] en la que se usaron preferentemente cobre de Hungría y estaño de Inglaterra.[18]

Así que cuando se pertrechaban de artillería las flotas a Indias, se hacía con los cañones resguardados en la maestranza de Sevilla o, posteriormente, en los almacenes de artillería de Cádiz, según la disposición del comandante de la artillería de la zona. Una vez que los buques arribaban a su destino, los cañones se desmontaban de los barcos y se emplazaban en las nacientes fortificaciones.[19]

Pero conforme los escenarios de acción se ensanchaban, resultaba cada vez más difícil satisfacer las demandas ultramarinas, lo que provocó constantes quejas acerca de la escasez de piezas para las flotas y las plazas oceánicas,[20] "pues que la artillería, armas y municiones que de las Indias piden son tan necesarias (…) que será bien que se trate de ello proveyendo el dinero que fuese menester".[21] Para los siglos XVI y XVII el dinero para la producción sevillana se obtenía por medio de la avería, los bienes de difuntos, las cajas de México y otras ciudades, los presupuestos de la armada y, en algunos casos, se costeaban directamente con las donaciones de algunos nobles.[22]

[17] Confidencialmente fue contratada entre 1565 y 1634 para ser propiedad de la Real Hacienda, iniciándose el régimen que se llamaría de los "asentistas", en el que los fundidores quedan unidos a ella por asientos de diez años. A partir de 1717 terminaría el periodo de asentistas y comenzaría la etapa de directores. Fueron los comandantes de artillería quienes dirigieron la fábrica entonces, y convirtieron al fundidor en un técnico y al director en un militar de carrera. Véase "Inventario de la Real Fábrica de Artillería de Sevilla", editado por la Consejería de Cultura, la Dirección General de Instituciones del patrimonio histórico y el Archivo General de Andalucía. http://www.juntadeandalucia.es/culturaydeporte/archivos_html/sites/default/contenidos/archivos/aga/difusion/documentos/Artilleria.pdf

[18] El cobre de América nunca llegó a igualar la calidad y el rendimiento del húngaro, considerado el mejor por los maestros fundidores. El suministro corría a cargo de la Casa de Contratación o era por medio de particulares que también traían el estaño de Inglaterra durante el siglo XVII. AGI. *Contratación*, 3893 y 3894. Cuentas de Pedro Gil y Francisco Ballesteros, de 1608 a 1634.

[19] AGI. *Santo Domingo*, 870, leg. 10, f.38. Un ejemplo que muestra el uso del mismo tipo de artillería en los buques y en las fortificaciones, lo encontramos en una real cédula de 20 de junio de 1637. En ella se ordena al gobernador de Cuba, que de las 14 pizas de bronce calibre de 35 quintales que ha de enviarle el gobernador de Puerto Rico, se quede con cuatro piezas para el presidio y deje el resto en depósitos de la ciudad para la armada de Barlovento. En AGI. *Indiferente*, 1962, leg.6, f. 11. Real cédula de 28 de febrero de 1538 que ordena que "se tome la artillería de los navíos que haya en esa Bahía (Cádiz), y que no estén preparados para partir, de la armada anterior".

[20] AGI, *Indiferente General*, 1962, leg.6, f. 12; AGI, *Indiferente General,* 1956, leg.1, f.66; AGI. *Indiferente General*, 1966. leg.15, f.60 y f.240.

[21] AGI. *Indiferente General*, 745, núm. 256, 15 de abril de 1599.

[22] Acerca de las fianzas del ejército y la armada véase Juan Marchena. *Ejército y milicias en el mundo colonial americano.* Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1992.

A pesar de eso, la producción siguió siendo insuficiente, por lo que muy temprano se transfirieron conocimientos y habilidades técnicas a otras partes del mundo hispano, debido también a la guerra anglo-española (1585-1604). Esto explica por qué en fechas cercanas en localidades atlánticas y pacíficas se erigieron fundiciones de artillería.

En 1591 se fundó en la isla de Luzón la Maestranza y real fundición de artillería,[23] cercana a la fábrica de pólvora[24] y al baluarte de Tenerías en el barrio de San Luis en Manila.[25] Pero la tecnológica bélica no sólo era detonada por las guerras de Europa, también respondía a circunstancias locales; se erigieron fuerzas militares y fortificaciones para mantener el orden ante las revueltas internas o enemigos nativos, siendo en este caso, los japoneses, como se describe en una carta escrita por Juan Antonio Román al virrey de la Nueva España, documento que se encuentra en el Archivo General de Indias en Sevilla:

> ¡Vuelva, vuelva a Manila, que toda la armada se vuelve! Porque hay mil japoneses en el río y mucha artillería, y somos pocos […] Estos Enemigos —que tan de verdad han remanecido— es gente belicosa. Y si V.E no provee en esta nao, artillería y la mura de mil soldados, poca cuenta se puede hacer en estas Islas.[26]

Por tanto, no es de extrañar que para defender una preciada posición comercial viniera una industria como respuesta, una maestranza de artillería española a la orilla del río Pasig, que se mantuvo en constante operación durante el resto del siglo XVII,[27] pues aun en el mayor momento de producción y envíos sevillanos, entre 1608 y 1634, de 513 piezas de bronce, sólo 103 (20.07%) fueron destinadas a la defensa naval de Filipinas.[28] De la misma forma se tienen noticias de la existencia de una fundición de artillería en Acapulco desde 1601, en la que se hizo una primera fundición de cuatro piezas

[23] Se han hecho avances al respecto desde la arqueología. Paul Bautista. "The archeology of the Maestranza site intramuros, Manila", *Manila selected papers of the 17th Annual Manila Studies Conference*. Manila: Studies Association, 2009, pp. 38-40.

[24] Que según los testimonios tenían tan buena calidad que rivalizaban con la de Granada. María de Lourdes Díaz-Trechuelo. *Historia General de España y América. Los primeros borbones*. Madrid: RIALP, 1983, p. 542.

[25] Manuel Buzeta. *Diccionario geográfico e histórico de las islas Filipinas*. Madrid: Imprenta de José de la Peña, 1851, pp. 216-218.

[26] AGI. *Filipinas,* leg. 29, ramo 3, núm. 62. Carta de Juan Bautista Román al Virrey de México de 25 de junio de 1582.

[27] Ismael Sarmiento. "La artillería rudimentaria en la guerra de Cuba", *Militaria. Revista de Cultura Militar*. Madrid: Universidad Complutense, núm. 15, 2001, p. 93.

[28] AGI. *Contratación*, 3893 y 3984. Contabilidad de Bambel y Ballesteros.

de 12 libras que resultó costosa (12 511 pesos de oro), si bien se consiguió abaratar el precio en la siguiente fundición, mas no demasiado. De esta forma se catalizó la producción artillera en ambas orillas del Pacifico.[29]

En el otro océano, las necesidades de la Corona española también incentivaron la actividad tecnológica local. En Cuba ya desde 1534, el platero Luis Espinosa celebró un asiento con la Corona para labrar el cobre en una casa de fundición de Santiago, a cambio de que fabricara artillería para la defensa, aunque nunca tuvo éxito.[30] Es así como el artesanado en fundición fue prioridad, incluso por cuestiones militares desde el principio de los asentamientos hispanos, lo que explica en parte la existencia de pequeñas fundiciones erigidas por herreros locales en la villa de La Habana desde la década de 1570(?).[31] Fue hasta 1597 cuando se fundó la fábrica de Artillería de La Habana,[32] ubicada en el corazón de la ciudad;[33] sus piezas fueron manufacturadas gracias a la productividad de minas de cobre en el cerro del Cardenillo, cerca de Santiago del Prado, donde había fundiciones de alemanes y portugueses desde 1530 hasta 1590, cuando fueron compradas por la Corona y trasladadas a La Habana para realizar nuevos trabajos de fundición de calderos para ingenios y artillería.[34] Al respecto, cabe preguntar: ¿existió alguna tradición de fundido alemán que influyera en las habilidades habaneras?

Lo que es un hecho es que las fundiciones requerían leña para el fuego, por lo que la madera también representó un flujo de circulación atlántica dentro de la "cultura artillera", puesto que se tiene constancia de que hacia 1607 se remitían a la Real Fábrica de Cañones de Sevilla grandes cantidades para construir las cureñas de las piezas que después se enviaban al resto de la

[29] Véase AGI. México, 25, núm.37; AGI. México, 28, núm. 42.

[30] Olga Portuodo, "Métodos y tecnologías en el beneficio colonial en el cobre cubano. (1599-1800)", *Estudios de Historia Social y Económica de América,* núm. 13, 1996, p. 355.

[31] Consuelo Naranjo. *Historia de las Antillas*. Madrid: CSIC/Doce Calles/Academia Dominicana de la Historia, 2009, p. 64.

[32] Que también serviría como cuartel de tropas para las fortalezas de El Morro y la Fuerza Vieja hacia 1623. Porfirio Sanz. *Las ciudades de la América hispana, siglos XVI-XVIII*. Madrid: Silex, 2004, p. 273.

[33] Por referencias indirectas sé que estaba ubicada justo detrás del posterior palacio del intendente y albergaba una especie de presidio correccional en donde se castigaba a los esclavos insumisos azotándolos los miembros del Cuerpo de artilleros. De hecho, parece ser que a los esclavos rebeldes se les obligaba a trabajos forzados. Cirilo Villaverde. *Cecilia Valdés o la Loma del Ángel. Novela de costumbre cubanas*. Florida: Stockero, 2013, p. 154.

[34] Isabelo Macías. *Cuba en la primera mitad del siglo XVII*. Sevilla: EEHA/CSIC, 1978, pp. 96-13; Manuel Lucena (coord.). *El descubrimiento y la fundación de los renos ultramarinos hasta finales del siglo XVI*. Madrid: RIALP, 1982, t. VII, p. 504

América española.[35] En 1697, la producción fue suspendida, pues los vecinos usaron la fundición constantemente para fabricar campanas para los templos y calderas para los ingenios de azúcar.[36]

En el resto del siglo XVII aumentaron las necesidades de cañones en los escenarios del orbe hispano. En efecto, después de la Tregua de los doce años (1609-1621) y de la rebelión de Portugal en 1640, las plazas ultramarinas se vieron afectadas al producirse nuevos intentos de ocupación. Desgraciadamente, las fortificaciones en América y Filipinas estaban en pésimas condiciones, por lo que fue necesario aplicar un plan de reforma y rearme. En 1680, la Casa de Contratación insistió en que no disponía de las 80 piezas de bronce pedidas para La Habana, ni para Caracas, Florida, Campeche y Manila, porque "para ello son menester 1 812 quintales de metal y se tardarían en fabricar 30 meses".[37]

Hasta aquí el primer acto de la transferencia de tecnología militar, lo que obliga a preguntarse, ¿quiénes fueron esos hombres que cruzaron los océanos para aplicar dicha técnica? Por sus habilidades es muy probable que en un principio no fueran maestros fundidores, puesto que la figura profesionalizada no existía. ¿Cuál fue la noción de arte-tecnología que portaban?, ¿contaron con tratados europeos de fundición de cañones? y ¿cuántos de ellos fueron plateros, herreros, hacedores de campanas? En una carta fechada en 18 de mayo de 1697, Fausto Cruzat, gobernador de Filipinas, pedía que

> de este reyno pase a estas islas, un fundidor experto de dicha artillería porque de otra suerte no hallo forma en que se pueda continuar en la fábrica de ella [ya que] el maestro que había en dicha Fundición, fue preciso suspenderle en la plaza y sueldo que gozaba, respecto de no lograse las piezas que fundía.

Más adelante, el mismo documento hace referencia a la orden para que Enrique Bernardo Habet buscara en Sevilla, ya no uno, sino dos fundidores. Además menciona que desde 1692 se había despedido a otro fundidor calificado de inepto.[38]

[35] Miguel Jordán. "La deforestación en la isla de Cuba durante la dominación española (1492-1898)". Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, Tesis Doctoral, p. 47.

[36] Naranjo, *op. cit.,* p. 64.

[37] Todas estas peticiones se encuentran en AGI. *Contratación*, 4874, en los correspondientes expedientes de envíos de armas y pertrechos a Indias.

[38] AGI. *Filipinas*, 17, R.1. El 15 de diciembre de 1699, Habet contestó que ha sido imposible encontrar los maestros solicitados.

Si entendemos que existió una relación entre todas esas necesidades de producto y el expansionismo global hispánico, ¿qué tanto la producción transoceánica fue detonante para la creación de las llamadas *Ordenanzas de artillería*? Puesto que los españoles fueron los primeros europeos en normar la fabricación de este armamento,[39] ¿estas normas se aplicaron al pie de la letra? Haciendo alusión al caso de Manila específicamente, ¿de dónde salían el cobre y el estaño para la fabricación de cañones en cobre?, pues "en estas islas no existen criaderos metalíferos y nada debe esperarse de su reino mineral".[40] Sin embargo, aunque no se encuentran referencias de minas de cobre o estaño en Filipinas, sí hubo gran producción de hierro, puesto que existía en abundancia en Luzón, pero sólo fue explotado hasta el siglo XVIII, hasta entonces dependió de la importación de China, Vizcaya, Bengala y Siam.[41] Los cañones filipinos muestran que eran de bronce, pero ¿de dónde venían este metal y el estaño que importaba Manila?

Un intermedio entre los actos de transferencia y circulación es el de abastecimiento. Ante el cierre de la maestranza de artillería de La Habana, la transferencia de tecnología unidireccional a Nueva España no bastó para cubrir las necesidades. Otro de los problemas fue el transporte a las plazas, que se llevaba a cabo en dos modalidades: los contratos con particulares y los envíos por medio de la Real Armada.[42] Los comerciantes acaudalados locales estuvieron siempre interesados en contar con mejores sistemas defensivos que protegieran sus intereses en el comercio marítimo, presionando a las esferas militar y gubernativa, por lo que las peticiones para contar con mejores cañones, incluso para erigir maestranzas, debieron ser constantes.

El material llegaba desde Sevilla en un viaje cuya duración era muy variable debido a los arribos secundarios e inclemencias en alta mar. Era distribuido a sus respectivos destinos en una serie de plazas que actuaban como centros colectores y redistribuidores de abastecimiento y pertrechos. No hay que detenerse demasiado para vislumbrar los problemas que generaban tales mecanismos en territorios tan extensos. El tiempo transcurrido entre las peticiones de

[39] Carlos V ordenó en 1553 que no se fundiesen en sus dilatados dominios más que ocho modelos de piezas. En 1609 por propuesta del mismísimo Ambrosio Spínola y por decreto de Felipe III se estandarizó a cuatro categorías básicas de cañones. Jörgensen *et al*., *op. cit.,* p. 182.

[40] José María Santos. *Informe sobre las minas de cobre de las Rancherias de Mancayan, Suyuc, Bumucun y Agbao en el Distrito de Lepanto, Isla de Luzón de las Filipinas*. Manila: Imprenta del Colegio de Santo Tomás, 1862, p. 17.

[41] Díaz-Trechuelo, *op. cit.,* p. 526.

[42] Juan Marchena. *Oficiales y soldados en el ejército de América*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1983, pp. 16-29.

artillería y los envíos era el problema capital; no tanto por las distancias, como se pensaría en una primera lectura, sino por la engorrosa burocracia.

Cuando llegaba un pedido a Madrid se necesitaba una orden de envío expedida por la Secretaría de Indias. Una vez obtenido este permiso, se seleccionaba el material de los Almacenes Reales en Sevilla y, cuando éste finalmente se embarcaba en Cádiz, ya habían transcurrido meses, y en algunos casos años, de haberse pedido.[43] En suma, la escasez de artillería no dependía tanto de la fabricación, sino del engorroso sistema burocrático y el precario transporte marítimo, lo que hacía que las piezas fuesen más valiosas de lo que imaginamos. Quizá eso explica la actividad del "buceo de artillería" que se practicaba en el Caribe y en Filipinas, como constantemente se menciona en la documentación.[44]

Pueden suponerse la existencia de otros problemas comunes, como la planificación o incluso los errores en la llegada de los pedidos a su destino. Además, dados el comportamiento del sistema de flotas y la especulación mercantil en épocas de escasez de alimentos o frente a una sospecha de ataque extranjero o revuelta interna, el centro colector se apropiaba de los envíos en vez de remitirlos a su destino. Por si fuera poco, el fantasma del contrabando siempre estuvo presente en la figura de los intérlopes, contrabandistas extranjeros, quienes hicieron posible acceder también al armamento fabricado en otras fundiciones europeas, a pesar del aparente monopolio, ya que se han hallado en otros sitios de la América española, cañones en cobre fabricados en el periodo de origen italiano, portugués y francés en fortines coloniales, además de algunos de hierro inglés.[45]

Como el abasto sevillano no fue suficiente, se incentivó la producción local, pues la precariedad de artilugios se prolongó durante este siglo de constantes frentes abiertos para España en el que el principal riesgo fueron los ataques de corsarios ingleses y piratas franceses. Estas necesidades fueron

[43] Magali Vigetti. "La provisión de las armas blancas en el ejército Real de América (1780-1810)". Buenos Aires: Pontificia Universidad Católica de Argentina. Texto inédito presentado en el Seminario de Investigación dirigido por el doctor Julio Mario Luqui, p. 11.

[44] Por citar algunos: AGI, *Santo Domingo*. 148. "Documentos de D. Francisco de Malla y Frías, Veedor y Contador del buceo que ofreció hacer D. Manuel de Melgar, de la plata y artillería que había quedado en la almiranta de galeones que se perdió en el canal de Bahama. Isla de Cuba"; AGI. *Filipinas*, 332. "Orden al virrey de México sobre buceo de artillería"; AGI, *Filipinas*. 332.3. "Carta de Bustillo sobre recuperación de artillería perdida". También se pueden consultar documentos digitalizados del Archivo del Museo Naval de Madrid: http://www.um.es/catedranaval/docs/difundiendoElPatrimonio/Manuscrito_de_Ledesma(original).pdf

[45] Por lo menos para el caso del virreinato del Río de la Plata. Vigetti. *La provisión de las armas blancas en el ejército Real de América (1780-1810),* p. 11.

constantes hasta inicios del XVIII, puesto que en 1717, el virrey Baltasar de Zúñiga solicitó en una carta a Felipe V que se enviaran expertos en fundición de cañones a Nueva España para establecer una maestranza de reparación y creación de nuevas piezas,[46] para lo que fue elegida la villa de Orizaba y se trajo de Pamplona a un maestro fundidor y a artesanos auxiliares para su reconocimiento. Finalmente, una carta desde Madrid dirigida al intendente general de Marina y Ejército, José Patiño, movilizó la cancelación del proyecto del virrey y en una ola de regreso impulsó la reactivación de la Real Maestranza de Artillería de La Habana, que había dejado de funcionar desde 1609.[47]

No sorprenden la circulación y el alcance atlántico, pero sí es curioso toparse con que durante estos tiempos circularon los cañones de Filipinas a Nueva España. Al parecer, la calidad era superior: "la fundición de Manila que es la mejor que conocemos y en aquella fábrica se fundieron los cañones antiguos desfogados que llevaron las naos de Filipinas".[48] Dana Leibsohn, en "Made in China, Made in México",[49] menciona que la gran mayoría de la población artesana y comerciante de Manila era de chinos, entonces, ¿existiría alguna influencia de técnicas de fundición chinas en los cañones filipinos? Al respecto arroja luz un documento con fecha 18 de septiembre de 1608; se trata de la respuesta del coronel Fernando de los Ríos, procurador de Filipinas, a una petición de la Junta de Guerra para buscar un fundidor, en la que dice que *"solo se ha encontrado un polvorista, Antonio Pérez, chino y vecino de Manila",* y preguntaba a la Junta de Guerra si el ser chino era un impedimento para el cargo.[50] Al revisar la obra de Alexander von Humboldt, también vemos que se intrigó con este enigma:

> En 1771, entre la artillería del castillo de San Juan de Ulúa, en Veracruz, se descubrieron algunos cañones fundidos en Manila. Como se sabía que, antes del año de 1767, para ir los españoles a las islas Filipinas no remontaban el cabo de Buena Esperanza ni el de Hornos y que desde las primeras expediciones de Magallanes y de Loaisa, que habían salido de España, todo el comercio del Asia se hacía por el galeón de Acapulco, no se podía concebir como habían atravesado estos cañones el continente de México para

[46] AGI. México, 2.445. Expediente antiguo sobre fundición de artillería en Nueva España y Habana, años 1720-1726.

[47] Ascensión Baeza. "Fundición de Artillería en Nueva España: Proyectos Fallidos, la alternativa de Sevilla (1722-1794)", *Estudios sobre América: siglos XVI-XX*. Sevilla: Asociación Española de Americanistas en su Vigésimo Aniversario, 2005, vol. I, p. 882.

[48] Cavo y Bustamante, *op. cit.,* p. 25.

[49] Dana Leibsohn. "Made in China, Made in Mexico", D. Pierce y R. Otsuka (eds.). At the Crossroads: The Arts of Spanish America & Early Global Trade , 1492-1850: Papers from the 2010 Mayer Center Symposium at the Denver Art Museum. Denver: Denver Museum of Art, 2013, p. 18.

[50] AGI. *Filipinas*, 36, núm. 40.

> llevarlos desde Manila al castillo de Ulúa. La gran dificultad del camino de Acapulco a México, de allí a Jalapa y a Veracruz, no hacía muy probable que hubiesen venido por allí. A fuerza de indagaciones se supo, tanto por la crónica de Tehuantepec, escrita por el P. Burgoa, como por las tradiciones que se conservan entre los habitantes del istmo de Coatzacoalcos, que estos cañones, fundidos en la isla de Luzón y desembarcados en la barra de San Francisco, habían subido la bahía de Santa Teresa y el río Chimalapa, que los habían transportado al río del Malpaso por la hacienda de Chivela y el bosque de Tarifa y que, habiéndose embarcado de nuevo, los habían hecho bajar por el río Coatzacoalcos hasta la desembocadura en el golfo de México.[51]

Tras la revisión del texto escrito en 1674 por fray Francisco de Burgoa, "Palestra historial: de virtudes y ejemplares apostólicos fundada del celo de insignes héroes de la sagrada orden de predicadores de este nuevo mundo de la América en las Indias Occidentales", se confirma que sí se hace referencia al traslado de grandes piezas de artillería, pero los datos son los mismos que menciona Humboldt y desgraciadamente no se arrojan más detalles.[52] Todo indica que aún son necesarias investigaciones más profundas sobre la transferencia técnica y su circulación interoceánica, desde aspectos locales, pero con una perspectiva global.

Proyección de la circulación global de tecnología artillera hispana del hemisferio norte[53]

[51] Alexander von Humboldt. *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España.* 7ª Edición. México: Porrúa, 2004 (Col. Sepan Cuántos, 39), p. 469.

[52] Véase Francisco Burgoa. *Geográfica descripción de la parte Septentrional del polo ártico de la América y nueva iglesia de las Indias occidentales y sitios astronómicos de esta provincia de predicadores de Antequera Valle de Oaxaca* (1674). México: Porrúa, 1989, t. I.

[53] Representación de propia autoría basada en los datos recopilados a lo largo del texto.

Hasta 1767 se comenzaría a remontar de forma periódica el Cabo de Buena Esperanza en Sudáfrica, una curva para bordear la parte austral de los continentes y mantener una comunicación más directa entre Cádiz y Manila. Debido al estado de los caminos de tierra adentro resultaba poco improbable que estos cañones pesados –hablamos de toneladas– hubieran sido transportados desde el camino Acapulco-Ciudad de México para luego seguir la ruta Puebla–Xalapa–Veracruz. La única forma que se pensó viable fue utilizar una vía fluvial por Tehuantepec de conexión interoceánica. Las prospecciones imperiales que tendría para la Corona española dicho descubrimiento motivaron la exploración de Tomas Varela en 1731.[54]

Además existen indicios tentativos de que finalmente durante el mandato del virrey Juan de Acuña de Casa Fuerte (1722-1734), en su afán por revitalizar el comercio asiático de Nueva España, se logró transportar una pequeña remesa de cañones filipinos recién fabricados hasta San Juan de Ulúa. Desgraciadamente, la mayoría de estas piezas hace mucho que ya no se encuentra en México; desde el primer reporte de su existencia en 1771, Agustín de Crame le notificó al virrey Bucarelli y Ursúa que en una revisión de armamento que realizó en San Juan de Ulúa encontró cañones hechos en Manila, y que ordenó enviarlos a la fundición de Sevilla para reusar sus materiales por ser inútiles. El mismo Agustín de Crame fue enviado a Tehuantepec para revisar tanto el terreno como en los archivos, si existía un antecedente de circulación de artillería por esa vía, pero no encontró nada al respecto.[55]

Si bien el contacto entre Veracruz y Manila no continuó, al menos sí la circulación tecnológica con Acapulco; por ejemplo, el virrey Marqués de Croix ordenó una investigación en la fortaleza de San Diego en febrero de 1767[56] para saber si los cañones eran totalmente inservibles o difíciles de reparar. Al final, un total de 20 piezas fue embarcado como lastre a Manila, donde debieron ser reducidas por fundición y devueltas.[57]

Regresando al mandato del virrey Acuña de Casa Fuerte, durante ese periodo y el resto del siglo XVIII continuaron las discusiones acerca del proyecto

[54] El capitán de Infantería de Marina, Tomás de Varela, que hacia 1730 estaba en el levantamiento de un astillero en Coatzacoalcos, fue encargado de decidir en las cercanías del río Guazacualco y en el paraje al que llaman Las Balsas, si por la corriente de aquel río podrían transportase algunos cañones, según la real cédula del 5 de agosto de 1731. Williams, *Coatzacoalcos. Casa de culebras despoblada*, p. 35.

[55] José Antonio Calderón. *Fortificaciones en Nueva España.* Madrid: Gobierno del estado de Veracruz-CSIC/EEHA, 1984, p. 625.

[56] *Ibid.,* pp. 193-194.

[57] Debían reducirse los calibres de 24 a 16, ya que eran de un tamaño enorme por ser antiguos y no se ajustaban a la Ordenanza de artillería de 1743.

de erigir una maestranza de artillería en Orizaba, respaldado por el fundidor peninsular José Escartín y el virrey, que prefería los envíos desde la metrópoli. La evaluación del proyecto y las discusiones se llevaron a cabo desde 1722 hasta 1732, recayendo principalmente en José Patiño, quien desde Madrid calculó los costos, y en el marqués de Mariano, director de la fábrica de artillería de Sevilla, quien alegaba que el maestro de Pamplona no era maestro fundidor consumado.[58]

En 1768 se estableció una modesta maestranza de artillería en el puerto de Veracruz, gracias al traslado de operarios de la fábrica de Sevilla.[59] Hay que tener mucho cuidado con el trato de la documentación, ya que el concepto maestranza, para la época también hacía referencia al lugar donde se hacían reparaciones de tipo naval. Parece ser que esta pequeña fábrica de cañones fue el germen de la Fábrica de Artillería de Tacubaya, puesto que se pidió el traslado de los operarios de Veracruz a México en 1775.[60] ¿Esto fue suficiente para satisfacer las demandas? De entrada y atrevidamente se puede suponer que no, ya que entre 1768 y 1778 se habían reavivado las discusiones acerca de la viabilidad del viejo proyecto de erigir una fábrica real de cañones en Orizaba.

En las últimas décadas del siglo XVIII aún no cesaban las influencias oceánicas que un proyecto tecnológico local podía tener en la otra orilla del Atlántico pues, si bien en 1782 definitivamente fue cancelado el plan de crear una industria armamentística de punta en Nueva España para defender al Caribe, esta decisión parece ser que fue el incentivo para ensanchar y mejorar las instalaciones de Sevilla en 1789.

En un informe fechado el 15 de enero de 1796 del gobernador de Filipinas al secretario de Estado, Rafael María Aguilar, se pidió un cañón de bronce de calibre 24, pero fabricado en las fundiciones de Barcelona o Sevilla, que tenía un valor de 2 795 (40 000 rv); el costo ya incluía los seguros para el transporte a Filipinas, más cinco pesos por quintal en fletes para conducir la pieza. Aunque este documento pareciera indicar que la producción se había deteriorado al grado de solicitar envíos a la metrópoli, en realidad pretendía convencer al rey de la conveniencia de mantener la fundición de Manila para

[58] Baeza, *op. cit.,* p. 889.

[59] AGN. *Indiferente de Guerra.* vol. 276; 1f. 9 de marzo de 1776. Para mediados de 1778 la Maestranza había sido movilizada al Fuerte de San Carlos en Perote AGN. *Indiferente de Guerra.* vol. 276; 6 fs.12 de mayo de 1778.

[60] Para profundizar acerca de las propuestas de Diego Panes, véase AGN. *Indiferente de Guerra.* vol. 276, 1f. 9 de marzo de 1776.

ahorrar costos de transporte. Posiblemente la cifra estimada por el gobernador esté exagerada para argumentar aún más a favor de la producción filipina.[61] Todavía resultan escasas las investigaciones de las fábricas ultramarinas de armamentos y artillería (La Habana, Acapulco, Manila, etc.) desde la perspectiva, no sólo de la historia militar, sino de la historia económica global, incluso desde el mundo del trabajo.

[61] AGI, *Estado*, 46, núm. 98. 15 de enero de 1796.

LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES

EL PUERTO DE LA NAVIDAD

Jaime Olveda
El Colegio de Jalisco

La función del puerto de La Navidad

El descubrimiento del puerto de La Navidad se ha atribuido a Juan Fernández de Híjar en 1535,[1] pero en realidad fue Gonzalo de Sandoval, en 1523, quien informó a Hernán Cortés de su existencia. Además, de aquí partió, en noviembre de 1527, la expedición que dirigió Álvaro de Saavedra Cerón a las Molucas. Entonces se conocía como Puerto Santo o Puerto de Cihuatlán, enclavado en el valle de este mismo nombre, precisamente entre los límites de la Nueva España y la Nueva Galicia. Aunque en la jurisdicción de Colima se localizaba el puerto de Salagua (Manzanillo), se convirtió en un principio en el punto de partida predilecto de quienes estaban interesados en explorar la costa del Pacífico norte.[2] Cabe señalar que cuando menos dos virreyes, Antonio de Mendoza y Luis de Velasco, trataron de promocionarlo al quedar convencidos de que un puerto cuanto más al norte estuviera, ofrecería menos problemas.

La llegada de Mendoza a este puerto el 25 de diciembre de 1540 fue muy importante por dos razones: en primer lugar, porque a partir de entonces adquirió el nombre de La Navidad; en segundo término, porque el virrey aquí instaló un astillero para construir las embarcaciones que se utilizarían en las

[1] Manual Orozco y Berra. *Apuntes para la historia de la geografía en México.* Ed. Facsimilar. México: Biblioteca Mexicana de la Fundación Miguel Alemán, A.C., 1993, p. 104.

[2] Son varios los autores que destacan la importancia que adquirió este enclave marítimo, entre ellos, Ramón María Serrera. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas.* Madrid: Ministerio del Interior–Dirección General de Tráfico, 1992, pp. 31-32.

expediciones marítimas, en donde trabajaron indios carpinteros de los pueblos de Zapotlán, Mazamitla, Tuxpan, Amula y Cutzalapa.[3] El virrey preparó en este lugar un viaje comercial al Perú en 1543, en cuya flota envió yeguas, caballos, toneles de vino y otras mercancías. Aparte de las embarcaciones que fueron a ese virreinato, tenía en La Navidad cuatro navíos más y una goleta; además, los trabajadores que estaban a su servicio construyeron otros dos navíos, uno de los cuales tenía capacidad para transportar 200 toneles, o sea, uno de los más grandes que hasta entonces se habían construido en América.[4]

Una buena referencia sobre el puerto la proporcionó el oidor Hernán Martínez de la Marcha, después de haber concluido una visita a finales de 1550. A este funcionario le impresionó la fertilidad de la tierra de los alrededores y que entre Purificación y La Navidad existiera este puerto, al que consideró ideal para la salida de las futuras expediciones marítimas; también le llamó la atención la abundancia de madera para fabricar barcos.[5] El material al que se refería el funcionario eran ceibas y guayacán o palo santo, que por ser sólidos, pesados e incorruptibles, era muy apropiado para construir embarcaciones.

Por el hecho de haber sido la base de algunas expediciones, el puerto se convirtió en un punto atractivo para los empresarios interesados en el comercio y en la búsqueda de bancos de perlas en las costas del Pacífico norte. Por ejemplo, el 2 de abril de 1550, Francisco Pilo, vecino de Guadalajara y encomendero de Tequila, obtuvo licencia para que su carabelón anclado en La Navidad llevara mercancías al Perú.[6] Juan Yáñez, Alonso Carrillo, Francisco Hernández de Almendral y Diego Peñafiel, después de construir ahí algunos navíos, consiguieron un permiso exclusivo para buscar perlas desde este puerto hasta Culiacán;[7] a finales de 1552, el virrey Velasco volvió a ratificarles

[3] Thomas Hillerkus (comp). *Documentalia del Sur de Jalisco*. Zapopan: El Colegio de Jalisco/INAH, 1994, pp. 24, 26, 33 y 44.

[4] Ethelia Ruiz Medrano. "Los funcionarios coloniales en México como empresarios, el primer virrey Antonio de Mendoza (1535-1550)", Carmen Castañeda (coord.). *Círculos de poder en la Nueva España*. México: CIESAS/Miguel Ángel Porrúa, 1998, pp. 33-34.

[5] John H. Parry. *La audiencia de Nueva Galicia en el siglo XVI*. Zamora: El Colegio de Michoacán–Fideicomiso Teixidor, 1993, p. 99.

[6] Peter Gerhard. *Síntesis e índice de los mandamientos virreinales 1548-1553*. México: UNAM, 1992, p. 593.

[7] La licencia dada el 16 de junio de 1551 prohibía a los empresarios enrolar a los indios contra su voluntad, e imponía la multa de 500 pesos a los españoles que por su propia cuenta se dedicaran a la "pesquería de las perlas". Peter Gerhard, *op. cit*., pp. 598-599. La Corona española dispuso que en esta actividad sólo debía emplearse a los negros. Por tanto, los primeros africanos en llegar a la costa neogallega fueron aquellos que se trajeron para destinarlos a la búsqueda de bancos de perlas. *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las antiguas posesiones españolas en*

dicho privilegio, en vista de que habían sido los primeros en promover esa actividad, sólo que ahora la autorización los facultaba para incursionar hasta la California.[8] No menos importante fue la licencia otorgada por el virrey Pedro Moya de Contreras, el 7 de noviembre de 1585, a Hernando de Santotis y sus socios para comerciar ropa, cacao, pescado y otros productos marítimos desde La Navidad hasta California.[9] El permiso también concedía autorización exclusiva para que estos empresarios se dedicaran a la pesca de perlas durante diez años y para que construyeran dos embarcaciones.[10] Seguramente esta actividad fue muy lucrativa, porque Santotis y sus asociados invirtieron la fabulosa suma de 40 mil pesos.

Es probable que a la explotación perlera y al movimiento mercantil que se estaba registrando en La Navidad se deba que la Audiencia de Guadalajara empezara a interesarse en que este puerto y los pueblos de Ávalos –Izcatlán, Tuxpan, Zapotlán, Tamazula, Amula, Trisca y Autlán–, pertenecientes ya a su distrito judicial, pasaran también a su jurisdicción gubernativa, en vista de que el virrey de la Nueva España no podía atender los asuntos administrativos y las necesidades de quienes ahí vivían. En 1581, los oidores dirigieron al monarca español una solicitud formal en este sentido.[11]

Otro personaje sobresaliente, relacionado con el comercio asiático y con intereses fincados en todo el litoral del Pacífico, fue Sebastián Vizcaíno. En 1592 trató de arrebatarle el privilegio a Santotis, ofreciéndole al rey fortificar con recursos propios un lugar más al norte de La Navidad, así como explorar el área próxima al punto seleccionado. Al frente de otros diez inversionistas españoles solicitó derechos exclusivos por dos décadas para extraer perlas, pescar atún, sardina y bacalao, así como para explotar los yacimientos de sal, oro y plata en la franja mencionada. Finalmente, la concesión se le otorgó hasta el 9 julio de 1594, pero sólo por un periodo de cuatro años.[12]

América y Oceanía, sacados de los Archivos del Reino, y muy especialmente del de Indias. Madrid: Imp. del Hospicio, 1873, t. XIX, p. 163.

[8] Gerhard*, op. cit*., p. 602.

[9] María del Carmen Velázquez. "La navegación transpacífica", *Historia Mexicana*. México: El Colegio de México, vol. XVIII, núm. 2, (70), octubre–diciembre de 1968, p. 166; W. Michael Mathes. *Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el Océano Pacífico, 1580-1630*. Trad. de Ignacio del Río. México: Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM, 1973, pp. 31-32.

[10] La Corona española, como ya se dijo, prohibió que los indios fueran utilizados en la pesquería de perlas. "Sobre las cédulas del servicio personal de los indios", *Colección de documentos inéditos...,* t. VI, p.119.

[11] Fernando Muro Romero. *Las presidencias–gobernaciones en Indias (Siglo XVI)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano–Americanos, 1975, p. 64.

[12] Mathes, *op. cit*., pp. 32-33.

En realidad, la franja del litoral comprendida entre el puerto de Salagua y la California fue considerada como una zona perlera muy importante, razón por la cual se constituyeron varias empresas dedicadas a localizar y explotar bancos o criaderos. En 1621, Lázaro de Arregui ratificó la abundancia de perlas "y más por la parte opuesta a esta costa", es decir, de cabo San Lucas hacia el norte.[13] Son muchas las fuentes que indican que las perlas extraídas en esta zona eran de gran tamaño y muy finas,[14] y engalanaban a las mujeres de las principales ciudades de la Nueva España, incluidas negras y mulatas.[15]

De lo anterior se desprende que La Navidad fue inicialmente el puerto que vinculó a la Nueva España y la Nueva Galicia con California, y en donde surgieron las primeras empresas interesadas en la explotación de los bancos de perlas. La importancia de este lugar aumentó cuando comenzó a fraguarse el proyecto de Miguel López de Legazpi y de fray Andrés de Urdaneta para ir a la conquista de las islas Filipinas.[16] Como era de esperarse, la instalación de otro astillero el 13 de diciembre de 1557, en donde empezaron a fabricarse las naves que conducirían a López de Legazpi a las islas mencionadas, congregó a un grupo numeroso de trabajadores especializados que demandó muchos productos para su subsistencia.[17] Aparte de ellos, habría que tomar en cuenta a los indios de los alrededores que fueron obligados a trabajar en el puerto por medio de repartimientos, y a los esclavos negros que se trajeron de Veracruz para emplearlos en la construcción de los navíos.[18]

El cosmógrafo y cronista mayor de Indias, Juan López de Velasco, calificó a La Navidad como el punto de partida ideal para embarcarse rumbo a las islas Filipinas, cuya distancia estimada era entre 1 600 y 1 700 leguas que

[13] *Descripción de la Nueva Galicia.* 2ª ed. Guadalajara: UNED, 1980, p. 78.

[14] Antonio de Ciudad Real. *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España*. 3ª ed. México: UNAM, 1993, t. II, p. 132.

[15] Jean Pierre Berthe (ed.). *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*. México: UNAM, 1994, pp. 77-78.

[16] Los españoles establecidos en el Perú también organizaron algunas expediciones para llegar a las islas del poniente. En 1569 arribaron al puerto de Santiago (jurisdicción de Colima) dos navíos casi destrozados procedentes del Callao, Perú. Las mencionadas embarcaciones habían salido de este lugar el 19 de noviembre de 1567 con 160 personas a bordo. "Carta á S.M., escrita por el licenciado Juan de Orozco, oidor de Nueva Galicia, en 20 de Mayo de 1569, dando cuenta de un viaje en demanda de las islas de Salomón", *Colección de documentos inéditos...,* t. XI, pp. 561-562.

[17] El primer administrador del astillero fue Hernando Botello, alcalde mayor de Ameca y del valle de Autlán. Luis Muro. "La expedición Legazpi–Urdaneta a las Filipinas. Organización, 1557-1564", Bernardo García Martínez *et al.* (eds). *Historia y Sociedad en el mundo de habla española.* México: El Colegio de México, 1970, p. 154.

[18] Hay informes que refieren que muchos indios, una vez que cumplían su periodo de trabajo, no regresaban a sus lugares de origen, porque decidían quedarse en La Navidad. *Ibid*., pp. 166-167.

podían navegarse en dos meses o dos meses y medio, si se salía durante el transcurso de noviembre por ser la temporada más adecuada. "La Navidad –apuntó Velasco–, que está en 19 grados de altura en la costa de la mar del Sur de la Nueva España, es el que hasta agora parece el más a propósito para este viaje".[19]

Debido a las funciones navieras y comerciales que ahí se comenzaron a desempeñar, este puerto fue vigilado muy escrupulosamente por funcionarios reales desde el año de 1550. En un principio fue el corregidor de Amula y Tuxcacuesco el encargado de la vigilancia, pero poco tiempo después correspondió al corregidor de Autlán ejercer tal responsabilidad.[20]

El comercio en el Pacífico hispano

Fernand Braudel explicó que todo mar tiende a vivir por sí mismo y a crear sus propios circuitos mercantiles en un sistema autónomo.[21] En el caso del océano Pacífico puede observarse que desde que las cuatro naves de la armada de López de Legazpi regresaron de las islas del poniente, principió un amplio y lucrativo comercio que englobó a los consumidores de la Nueva España, del Perú y de las Filipinas.

Desde poco antes de que López de Legazpi partiera al poniente, los poderosos mercaderes de la ciudad de México no estuvieron de acuerdo con los virreyes Antonio de Mendoza y Luis de Velasco en el sentido de que La Navidad fuera el punto de enlace con el archipiélago asiático. Ellos presionaron para que la base del nuevo comercio estuviera en un lugar más al sur y cercano a la capital del virreinato, porque así se abarataría el costo del transporte de las mercancías y se facilitaría el control de dicho intercambio.[22]

Las presiones de los mercaderes y los argumentos de Urdaneta y de Juan Pablo de Carrión tuvieron tal fuerza que, en 1564, poco antes de que partiera la expedición de Legazpi, la Audiencia de la Nueva España ya había ordenado la destrucción del astillero de La Navidad. Es posible también que el terremoto del 27 de mayo de 1563, que destruyó la casa real –depósito de

[19] *Geografía y descripción universal de las Indias, recopilada desde el año de 1571 a 1574*. Madrid: Atlas, 1971, pp. 44-45.

[20] Peter Gerhard. *Geografía Histórica de la Nueva España, 1519-1821*. México: UNAM (Col. Espacio y Tiempo, 1), 1986, pp. 47 y 61.

[21] *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Trad. Mario Monteforte, Wenceslao Roces y Vicente Simón. 2ª ed. México: FCE, 1987, p. 177.

[22] De La Navidad a la ciudad de México había una distancia estimada en 156 millas, que requería 16 días aproximadamente para recorrerse. Luis Muro, *op. cit.,* p. 155.

los abastecimientos y municiones– y casi todas las viviendas que había en el puerto, haya influido para que ya no hubiera mucho interés en que este lugar siguiera figurando como el punto de enlace con el poniente.[23] Igualmente pudo contribuir el hecho de que ya para entonces todo el valle de Cihuatlán estuviera prácticamente despoblado. Se tienen noticias de que antes de la llegada de los españoles, en el valle mencionado había 27 cabeceras; para el año de 1550, apenas existían cuatro o cinco, y a finales del siglo XVI, únicamente una: El Carrizal.

En un principio fue el astillero, la pesquería de perlas, las salinas que se explotaban y el arribo de la nao y de otras pequeñas embarcaciones, lo que favoreció el establecimiento de una población reducida, pero permanente, en La Navidad durante los siglos XVI y XVII.[24] En cambio, en la centuria siguiente solamente estaba habitado en la temporada en que arribaba la nao de China.

Otras dos circunstancias que hay que tomar en cuenta para explicarnos por qué La Navidad no retuvo el estatus de puerto de enlace con las Filipinas y por qué no se desarrolló como centro poblacional, fue que cerca de allí no había ninguna ciudad o villa de importancia que propiciara el tejido de una red urbana con su respectivo circuito mercantil. Purificación y Autlán, con muy pocos habitantes, estaban muy distantes como para haber impulsado un constante intercambio comercial; menos Guadalajara, que quedaba más alejada geográficamente.

Por último, no hay que olvidar que los puertos más prósperos del mundo son aquellos que desde su origen estuvieron justo en el cruce de caminos de mar y tierra.[25] Como ya se ha dicho, la lejanía de algunas villas como Colima, Purificación o Autlán, el número reducido de españoles asentados en la zona, los pésimos caminos y la carencia de recursos para activar la economía, no posibilitaron la construcción de rutas ni un comercio estimulante en el puerto. De facto, la comunicación de La Navidad con los centros de consumo de tierra adentro ofreció muchas dificultades y fue muy irregular; su existencia y su actividad dependieron de los viajes de exploración que se planearon entre 1527 y 1564, y del tráfico marítimo que tuvo lugar después.

[23] Jesús Amaya. *Ameca. Protofundación Mexicana.* 2ª ed. Guadalajara: UNED, 1983, p. 85. Por disposición del virrey se enviaron 150 indios de Colima, Tuxpan y los pueblos de Ávalos a La Navidad a reparar los daños ocasionados por el sismo. Luis Muro, *op. cit.,* pp. 166-167.

[24] Las salinas mencionadas no se localizaban en el puerto. Una estaba cerca del pueblo de Opono y otras en la ensenada donde estaba el poblado Piloto. Peter Gerhard. *Geografía Histórica...,* p. 62; Arregui, *op. cit.,* p. 125.

[25] Braudel, *op. cit*., p. 420.

Esta situación crítica no era exclusiva de La Navidad. En realidad, la imagen que proyectaban los demás puertos del Pacífico novohispano era también muy modesta, incluido Acapulco. En 1697, a más de un siglo de estar arribando la nao de China, este muelle no había tenido ninguna transformación digna de tomarse en cuenta. Lo dicho por el viajero napolitano Juan Francisco Gemelli Carreri a este respecto es muy elocuente:

> en cuanto a la ciudad de Acapulco, me parece que debería dársele el nombre de humilde aldea de pescadores, mejor que el engañoso de primer mercado del mar del Sur y escala de la China, pues que sus casas son bajas y viles y hechas de madera, barro y paja.[26]

El hecho de que Acapulco le haya quitado a La Navidad el privilegio de ser el punto de enlace con las islas del poniente, alejó la posibilidad de que en este puerto o en las poblaciones próximas surgiera una sociedad con vocación marítima, de hombres vinculados estrechamente con el mar que aprovecharan sus recursos con fines comerciales. La actividad económica de Cihuatlán, por ejemplo, pese a su cercanía con el océano, no ha dependido nunca del mar, sino del cultivo de algunos productos y de la ganadería.

A pesar de todo, La Navidad siguió teniendo una importancia estratégica y fundamental en la ruta transpacífica, y nadie pudo arrebatarle el mérito de haber sido el puerto que inauguró una nueva época de colonización transoceánica de alcances económicos, políticos y culturales de gran importancia.

De regreso a Acapulco, por lo regular los galeones arribaban a San José del Cabo –en donde los jesuitas tenían una misión– para abastecerse de alimentos, frutas y agua, y dejar algunos enfermos al cuidado de los religiosos. Con los mismos propósitos hacían escala en otros puertos, de preferencia en La Navidad, porque en ocasiones desde aquí partía a caballo un mensajero para avisar a la Audiencia de Guadalajara y a las autoridades de la ciudad de México del próximo arribo de la nao a Acapulco.[27] Luego, la embarcación continuaba su ruta por las costas de Colima, Zacatula y Zihuatanejo, hasta llegar finalmente a Acapulco.[28] Otras veces, la noticia del arribo partía de Salagua. En ambos casos, el virrey enviaba a un funcionario con órdenes e instrucciones precisas a Acapulco.[29]

[26] *Viaje por la Nueva España*. México: Jorge Porrúa, 1983, p. 24.
[27] Rubén Villaseñor Bordes. *Atisbos del pasado.* Guadalajara: Ed. del Banco Industrial de Jalisco, 1975, p. 26.
[28] Francisco Santiago Cruz. *La Nao de China*. México: Iztaccíhuatl, 1972, p. 176.
[29] Berthe (ed.), *op. cit.,* p. 216; Juan Carlos Reyes. "Totolmaloya: los indios centinelas de la Mar del Sur", *Estudios Jalisciense*s, núm. 47. Zapopan: El Colegio de Jalisco, febrero de 2002.

Aunque La Navidad ni otros puertos de la Nueva Galicia pudieron capitalizar el comercio del Pacífico como lo hizo Acapulco, es evidente que una parte de las mercancías asiáticas que transportaba la nao de China se introdujo a tierra adentro por varios puntos del litoral noroccidental de manera legal y clandestina. De este desembarco hay varios testimonios. Uno de ellos lo proporcionó el empresario inglés John Chilton, quien después de recorrer la Nueva Vizcaya en 1569, pasó por la costa de la Nueva Galicia hasta llegar al puerto de La Navidad, a

> donde arribaban siempre, en el mes de abril, los buques del Mar del Sur, procedentes de China y Filipinas, y en él desembarcaban sus mercancías, que son en su mayor parte, telas de algodón, cera, vajilla fina de loza dorada y mucho oro.[30]

Como se sabe, el galeón en su viaje de retorno se veía obligado a navegar desde California a Acapulco "a vista de tierra", por si se presentaba el caso de reparar algún navío o para proveerse de agua y de otros recursos. Por tales motivos, los puertos modestos como Salagua, La Navidad, Chacala, Matanchén, San Blas, etc., ejercieron una función complementaria muy importante en el comercio transpacífico. El 21 de enero de 1625, por ejemplo, llegó a este puerto la nao *Nuestra Señora de Atocha* en su viaje de regreso a Acapulco. Leonardo Romero Maldonado, alcalde mayor de La Navidad, se encargó en esa ocasión de proporcionar a la tripulación bizcochos, quesos y otras provisiones que adquirió en Colima.[31] Por esta ayuda que proporcionaron estos fondeaderos, fue posible mantener el intercambio comercial de Guadalajara con el poniente.

Por cierto, llama mucho la atención el número tan elevado de muertos y enfermos que se registraba en cada viaje. En 1606, por ejemplo, cuando el galeón *Altamira* cruzó el Pacífico para llegar a las Filipinas, murieron 80 personas. En 1620, en la nao que salió de estas islas con destino a Acapulco, 99 individuos perdieron la vida y los enfermos fueron tantos, que la nave tuvo que buscar auxilio en un puerto de la Nueva Galicia.[32] Tal y como ocurría en la travesía del Atlántico, la ruta Acapulco–Manila era igual de peligrosa.[33]

[30] Lourdes de Ita Rubio. *Viajeros isabelinos en la Nueva España*. México: FCE/Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2001, p. 79.

[31] Ostwald Sales Colín. *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*. México: Plaza y Valdés, 2000, pp. 75-76.

[32] Cruz, *op. cit.,* p. 140.

[33] Carlos Bosch García. *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*. México: UNAM, 1981, p. 112.

En cada escala que hacía la nao de China, ya fuera en San José del Cabo, en Matanchén o en La Navidad, además de enfermos desembarcaron desertores, esclavos y, sobre todo, mercancías. Existen numerosas evidencias que indican que el galeón salía sobrecargado de Manila, y que al arribar a Acapulco, llegaba con muchas toneladas de menos.[34] Los comerciantes peruanos, por ejemplo, transbordaban a las naves limeñas gran parte de las mercancías que transportaba la nao antes de que ésta llegara a su destino final.[35] Este comercio, por ser clandestino, no fue registrado, razón por la cual desconocemos los nombres de los mercaderes que estaban involucrados en este lucrativo negocio.

Un funcionario real hizo ver al monarca, a principios del siglo XVIII, que todos los navíos provenientes de Manila y que arribaban a La Navidad en su paso a Acapulco, causaban enormes daños al comercio de la Nueva España porque introducían mercancías –telas de seda principalmente– que sólo los comerciantes de la Península tenían derecho de vender, y porque de las 200 toneladas de artículos que estaban autorizadas las embarcaciones a transportar, la cifra había aumentado a dos mil.[36] Pero además de las mercancías que ingresaban por este puerto, había comerciantes que salían de San Blas a surtirse de mercancías asiáticas en Acapulco. Por ejemplo, en 1772 acudía a este lugar Antonio Pérez y Crespo, dueño del barco que llevaba el nombre de *Santa Gertrudis*.[37] Las redes de los mercaderes del Pacífico se extendieron, de manera indirecta, hasta Jamaica, a través de Panamá. Empresarios tan poderosos como Gregorio Crespo, establecido en este último lugar, así como los que estaban situados en la isla mencionada, transportaban por el río Chagres grandes volúmenes de mercancías ilegales hacia el Mar del Sur para distribuirlas en Perú y en los puertos de la Nueva España.[38]

La intensidad de este comercio fue mayor al iniciarse el siglo XVIII. En esta centuria, los mercados de la Nueva España se llenaron "de toda clase

[34] La sobrecarga fue la causa de muchos naufragios. Berthe, *op. cit*., p. 203.

[35] José Bolea. *Viento del noroeste. Historia para leer*. México: Iztaccíhuatl, 1972, p. 176.

[36] Por instrucciones del 8 y 11 de enero de 1718 y del 27 de febrero de 1719, el rey dispuso que la nao sólo podía transportar lencería, loza, cera, pimienta, canela y clavo, que eran los productos que España no podía proveer a sus colonias americanas. *El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España*. México: Banco Nacional de Comercio Exterior (Colección de Documentos para la historia del comercio exterior de México, segunda serie, 4), 1967, pp. 29-30 y 91.

[37] Archivo General de la Nación (AGN). *Correspondencia Virreyes* (1ª Serie). Vol. 24, fs. 435-438.

[38] Celestino Andrés Arauz Monfante. *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1984, t. I, p. 91; Jaime Olveda. *El comercio entre Guadalajara y Panamá*. Zapopan: El Colegio de Jalisco/Secretaría de Relaciones Exteriores/ Unidad de Asuntos Culturales/ Embajada de México en Panamá, 2003.

de mercancías de China y de las Indias Orientales", lo que provocó muchos desórdenes que afectaron los intereses de la Corona española, entre ellos, la salida de dinero que ya no regresaba porque de las Filipinas pasaba a los reinos de China y del gran Mongol, de donde provenía la mayor parte de los productos que se desembarcaba en Acapulco; porque competían con los que se traían de España y porque se consumían más por su abundancia y sus precios bajos.[39] Para satisfacer la demanda creciente de estos productos, las embarcaciones que se construyeron en este siglo ya no fueron de 250 toneladas como estaba autorizado, sino de 1 000 y hasta de 1 600 toneladas.[40] Uno de los galeones más famosos, *El Rosario*, que navegó entre 1746 y 1751, tenía una capacidad de 1 700 toneladas, lo que equivalía a poder transportar 18 667 piezas o bultos.[41]

Por la función complementaria que ejercieron los fondeaderos situados al norte de Acapulco, ahí se instalaron compañías de pardos para custodiar la costa y evitar el desembarco de los piratas. La franja costera de Perú a Acapulco, y de ahí a California, se mantuvo bien vigilada. Por tal razón, durante los dos siglos y medio que duró la línea de navegación Manila–Acapulco, los ingleses sólo pudieron apoderarse de cuatro galeones.[42] Si el comercio clandestino y la piratería tuvieron menor intensidad en el Pacífico que en el Atlántico, se debió a que los ingleses, los holandeses o los franceses no establecieron por este lado ninguna colonia que les hubiera servido de base para introducirse al interior.

De cualquier manera, La Navidad y otros pequeños puertos no se escaparon de los ataques de los corsarios. El 3 de septiembre de 1587 desembarcó allí Thomas Cavendish, quien después de saquear y abastecerse de todo lo necesario, quemó dos embarcaciones nuevas de 200 toneladas cada una, que habían construido Santotis y sus socios.[43] Cavendish se apoderó de un rico cargamento de perlas y luego se dirigió rumbo a Mazatlán para esperar al galeón de Manila.[44] No hay que olvidar que con la práctica de la piratería se

[39] Berthe, *op. cit.,* pp. 201-202.

[40] *Ibid.,* p. 203.

[41] Cruz, *op. cit.,* p. 117.

[42] Martha de Jarmy Chapa. *La expansión española hacia América y el Océano Pacífico. La mar del Sur y el impulso hacia el oriente*. México: Fontamara, 1988, t. II, p. 458.

[43] *Ibid.,* p. 26. A partir de 1597, los piratas holandeses fueron quienes estuvieron más interesados en interrumpir la línea de comunicación entre la Nueva España y China. Bosch García, *op. cit.,* p. 177; De Ita Rubio, *op. cit.,* p. 141.

[44] Leopoldo Daniel López Zea. *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*. México: UNAM, 2003, p. 172.

exigía la libertad de comercio, la disminución de franquicias y la desaparición del monopolio y el exclusivismo impuestos por los Austrias. Por otro lado, es evidente que con dicha actividad los filibusteros buscaban establecer colonias en la costa del Pacífico, que les sirvieran de apoyo para controlar el comercio.

A finales de 1615, el corsario alemán Joris von Speilbergen desembarcó en La Navidad después de haber saqueado las costas de Chile, Acapulco y Manzanillo. Al mando de seis navíos bien pertrechados pudo capturar en el primero de estos puertos, un barco perlero californiano con un valioso cargamento. Según los reportes que se enviaron, algunas perlas de las que se apoderó Speilbergen tenían un valor de 4 500 pesos. Sebastián Vizcaíno, con gente de Colima, Sayula, Cocula y Autlán, lo combatió e impidió que continuara su viaje a Cabo San Lucas.[45] En 1624, la presencia de unos piratas holandeses alarmó a los habitantes de Chacala y Bahía de Banderas.[46] Como estos corsarios estaban muy interesados en apoderarse del estrecho de Annian, recorrían la costa de Acapulco a Baja California en pos de la nao en la década de los ochenta.[47] En 1686 fue tanto el peligro, que Diego de Medrano y Bañuelos, teniente de capitán general del reino de la Nueva Galicia, partió de Guadalajara al frente de poco más de 500 soldados para hacer frente a unos piratas que estaban en las costas de Colima y que habían saqueado varios puertos de la Mar del Sur; los costos de dicha expedición fueron cubiertos por los comerciantes de esta ciudad y por los mineros de Zacatecas.[48]

La situación de peligro en los últimos 20 años del siglo XVII debió de ser verdaderamente alarmante porque obligó a los habitantes de la zona a tomar sus propias precauciones. Es muy ilustrativo, por ejemplo, el permiso que en 1688 obtuvo Diego Tomás, un indio minero de Ahuacatlán, para traer armas con qué defenderse de un posible ataque de los corsarios;[49] o la licencia que Pedro Joseph, mulato libre y mercader del Real de Nuestra Señora de El Rosario, tramitó a principios de 1691 ante la Audiencia de Guadalajara para portar espada y daga ceñidas al cinturón con vaina cerrada y arcabuz de llave, a raíz de los daños que había sufrido a manos de los piratas.[50]

[45] Francisco Fuster Ruiz. *El final del descubrimiento de América. California, Canadá y Alaska (1765-1822).* Murcia: Universidad de Murcia, 1998, p. 125.

[46] Jesús Amaya. *Los conquistadores Fernández de Híjar y Bracamonte*. Guadalajara: Gráfica, 1952, p. 80.

[47] J. Rafael Rodríguez Gallardo. *Informe sobre Sinaloa y Sonora, 1750*. México: Edición de Germán Viveros, 1975, p. 16.

[48] Archivo Histórico de Jalisco (AHJ). *Libros de gobierno,* t. 6, fs. 205f-215f.

[49] *Ibid.,* t. 23, fs. 52v-53v.

[50] *Ibid.,* t. 7, fs. 2v-3v.

Desde principios del siglo XVIII, el rey había autorizado que los mulatos libres de la jurisdicción de Autlán portaran espada para defenderse de los corsarios. En algunas ocasiones, esta licencia no fue reconocida por los alcaldes mayores y ordenaron apresar a quienes anduvieran armados. Antonio Ochoa fue acusado de poner en la cárcel al mulato Miguel Barajas por portar un sable en la cintura. Por éste y otros cargos, tres vecinos de Autlán –Joseph Amézquita y Sabalza, Pedro de Vergara y Alfonso Sánchez Cabezuelas– pidieron a la Audiencia que Ochoa fuera separado de su puesto y expulsado cinco leguas fuera de la jurisdicción.[51]

Pese a su condición secundaria, La Navidad se mantuvo siempre vigilado. El alcalde mayor de Autlán, cuya jurisdicción llegaba hasta este lugar, en su carácter de capitán de guerra de los puertos de La Navidad y Salagua, colocó un vigía de planta para que informara con oportunidad acerca del paso de la nao y del arribo de piratas. En 1746, el centinela era Luis Guzmán, quien reportó el 11 de marzo de ese año, la presencia de una embarcación grande, de bandera extranjera, frente a la costa.[52]

Durante el largo periodo que duró el comercio con las Filipinas, la Corona española consideró al Pacífico como de su propiedad.[53] Y no era para menos, pues por medio de este océano estableció un comercio exclusivo con las islas del poniente y difundió la hispanidad. La intensa actividad marítima y mercantil que se mantuvo por más de dos siglos, propició la aparición de marineros, carpinteros, cosmógrafos y pilotos especializados. Se sabe que estos grupos de expertos tenían como libro de cabecera, un manual de navegación y de arquitectura naval que se publicó en la ciudad México en 1587 con el título de *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos, su traza y gobierno*, cuyo autor fue el doctor Diego García de Palacio.[54]

La presencia filipina

Todavía predomina la idea de que la sociedad colonial tuvo tres componentes étnicos básicos: los blancos, los indígenas y los negros. Hasta hace poco tiempo se le había dado poca importancia a la inmigración procedente de Filipinas y de otras regiones asiáticas, que no fue tan insignificante como para

[51] Biblioteca Pública del Estado de Jalisco (BPEJ). *Ramo civil*, C-18-9-252.
[52] Villaseñor Bordes, *op. cit.,* p. 24.
[53] Carlos Prieto. *El Océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo XVI*. Madrid: Ediciones de la Revista de Occidente, 1972, p. 16.
[54] *Ibid.,* p. 24.

seguir ignorándola. Como todas las rutas comerciales, la de Manila a Acapulco, aparte de hacer posible el flujo de las mercancías, dio origen a un intenso intercambio demográfico y cultural entre la Nueva España y Perú con Asia.

En cada viaje que emprendía la nao llegaban filipinos dispuestos a quedarse a vivir en el territorio americano.[55] No todos desembarcaron en Acapulco, también en los puertos secundarios en donde los galeones hacían escala. Por sus rasgos físicos, los filipinos y otros grupos asiáticos (malayos, molucos, japoneses, etc.) fueron identificados con el nombre genérico de "chinos" o "indios chinos". Para finales del siglo XVI ya había algunos de estos grupos trabajando en las estancias de ganado y en las plantaciones de cacao y coco, ubicadas entre Colima y Cihuatlán.[56] Juan Carlos Reyes destacó la gran influencia cultural que ejercieron los filipinos en Colima. Menciona, por ejemplo, que si bien es cierto que Álvaro Mendaña fue el primero que introdujo las primeras palmas de cocos en las costas de Colima en 1569, fueron los filipinos quienes con su experiencia y sus técnicas explotaron este producto, del que elaboraron tuba, vino, vinagre y aceite. Los "indios chinos" también difundieron el uso del angeo –tela natural que produce el cocotero–, la palapa y los capotes hechos con palma. Durante mucho tiempo, a partir de los principios del siglo XVII, los filipinos fueron los únicos fabricantes de vino de coco en Colima. Algunos hacendados de la región tuvieron a su servicio a "indios chinos", quienes elaboraron esta bebida en sus fincas.[57]

Su presencia, desde luego, fue más notoria en las ciudades grandes como la de México, en donde los que tenían condición de hombres libres se dedicaron al pequeño comercio o al ambulantaje.[58] En las postrimerías del siglo XVII eran tantos "los indianos de Filipinas" que vivían en esta capital, que en 1697 pudieron patrocinar una procesión religiosa que fue conocida como la de los "chinos".[59] También se sabe, gracias a un artículo publicado por Thomas Calvo, que algunos japoneses y "chinos" vivían y se dedicaban al comercio

[55] Bosch García, *op. cit*., p. 118.

[56] Gerhard, *Geografía Histórica*..., p. 84.

[57] *La antigua provincia de Colima. Siglos XVI al XVIII*. Colima: Universidad de Colima/Gobierno del Estado de Colima/Conaculta, 1995, pp. 54-55.

[58] Al igual que los indígenas, los "chinos" fueron obligados a pagar tributo, pero quedaron exentos del pago de alcabala sobre los artículos que vendían. Jonathan I. Israel. *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial, 1610-1670*. México: FCE, 1980. p. 83.

[59] Norman F. Martín. *Los vagabundos en la Nueva España, siglo XVI*. México: Jus, 1957, p. 106.

en Guadalajara en el siglo XVII.[60] En la ciudad de Durango también había un grupo de "chinos" nada insignificante.[61]

Los esclavos o desertores de los galeones fueron también numerosos; por cierto que esas defecciones dieron lugar a que en ocasiones la nao no contara con la tripulación suficiente para continuar el viaje. Por ejemplo, en 1618, el galeón *Espíritu Santo* perdió 64 de sus 75 marinos al haber sido contratados para enseñar en la Nueva España la elaboración del vino de palma.[62] Otras fuentes documentales mencionan que muchos filipinos, resentidos e inconformes por los malos tratos que recibían en la nao por parte de los oficiales, desertaban en los puertos en donde arribaba el galeón.[63] Por La Navidad y Matanchén seguramente se internaron en la Nueva Galicia, pero por desgracia todavía no ha sido posible identificar a la mayoría de ellos.

Al parecer, fueron más los filipinos en calidad de esclavos que llegaron a la Nueva España, que los hombres libres. Hubo muchos esclavistas iberos que, aprovechando la comunicación transpacífica, transportaron en el galeón de Manila a decenas de hombres privados de su libertad, sobre todo en el transcurso del siglo XVII. En el último tercio de esta centuria, la Audiencia de Guadalajara pidió a la Corona española que actuara con mayor rigor para restringir el tráfico escandaloso de esclavos asiáticos. El 14 de diciembre de 1671, los oidores dieron a conocer una cédula real que ordenaba la emancipación de todos los "chinos esclavos".[64] En Guadalajara sólo fueron liberados seis como resultado de esta disposición. Sin embargo, esta cifra reducida no indica que hayan sido pocos los cautivos; con toda seguridad que los propietarios de ellos se resistieron a cumplir la orden, porque el oidor Fernando de Haro y Monterroso propuso más tarde la pena de muerte para quienes se habían negado a acatar la cédula mencionada.[65]

Otra evidencia de que el número de esclavos filipinos fue elevado y de que se introdujeron hasta las mismas Provincias Internas es el informe que rindió José García de Salcedo, gobernador de la Nueva Vizcaya, a la Audiencia

[60] Se trata de "Japoneses en Guadalajara: `blancos de honor' durante el seiscientos mexicano", Thomas Calvo. *La Nueva Galicia en los siglos XVI y XVII*. Guadalajara: El Colegio de Jalisco/CEMCA, 1989, pp. 159-171.

[61] Guillermo Porras Muñoz. *La frontera con los indios de Nueva Vizcaya en el siglo XVII*. México: Fomento Cultural Banamex, A. C. 1980, p. 70.

[62] Cruz, *op. cit.,* p. 127.

[63] *Ibidem*.

[64] Virginia González Claverán. "Testimonio. Un documento colonial sobre esclavos asiáticos", *Historia Mexicana.* México: El Colegio de México, vol. XXXVIII, núm. 3 (151), enero–marzo de 1989, pp. 525-527.

[65] *Ibid.,* pp. 528-529.

de Guadalajara, en el que comunicaba haber liberado a más de 200 "indios chinos" que vivían en Nuevo México, Durango, Parral, Saltillo, Copala, El Rosario y otros centros mineros del norte. El corregidor de Zacatecas, García de Vargas y Manrique, reportó haber redimido a 62 que radicaban en Nuevo León.[66]

El ingreso de filipinos y mercancías asiáticas por medio del galeón de Manila influyó poderosamente en la cultura de los novohispanos, en unas regiones más que en otras. Por ejemplo, a finales del siglo XVIII, la población de Acapulco estaba integrada por 228 familias –la mayoría de "color"–, cuyas costumbres se parecían mucho a las de los nativos de las Filipinas.[67] La huella de esta cultura podía advertirse en cualquier esfera de la vida cotidiana: en las cocinas de las casas de las familias ricas y poderosas, en donde había vajillas, loza y vasos; en las salas, adornadas casi siempre con figurillas de porcelana, muebles y biombos; en los guardarropas, en donde siempre había medias, vestidos y camisas de seda oriental; en las iglesias, en donde podían encontrarse cristos de marfil y candelabros de plata labrados por los chinos de Cantón. Otros estudios que analizan la pintura y la escultura colonial, destacan la poderosa influencia que tuvo el arte oriental en el territorio novohispano.[68]

Como se comprenderá, el hecho de que el comercio con Filipinas haya durado más de dos siglos, dio lugar a que se tejiera una red bien estructurada de intercambios económicos, sociales, culturales y políticos en un área muy extensa del Pacífico que comprende desde Chile a las Californias. En esta amplísima zona, las obras de arte chinas, japonesas y filipinas fueron bien acogidas e imitadas por los artesanos americanos.[69]

La presencia filipina y asiática en la Nueva Galicia no ha sido todavía bien estudiada. Tan sólo se dispone de algunos datos aislados que sugieren una relación más estrecha de lo que se supone entre los habitantes de ambos lugares. Por ejemplo, un indio esclavo llamado Pedro, nativo de Manila, que por andar prófugo estaba preso en la cárcel de Guadalajara en 1615, año en que fue reclamado por Domingo de Urquiza, escribano de la ciudad de Querétaro.[70] Domingo de la Cruz, un indio manileño que entabló un juicio en 1678 en contra de Juan Sánchez Bañalos para conseguir su libertad.[71] Miguel

[66] *Ibid.,* p. 527.

[67] Virginia González Claverán. *La expedición científica de Malaspina en Nueva España, (1789-1794).* México: El Colegio de México, 1988, p. 67.

[68] Prieto, *op. cit.,* pp. 94-95.

[69] Gonzalo Obregón. "Influencia y contrainfluencia del arte oriental en Nueva España", *Historia Mexicana*. México: El Colegio de México, vol. XIV, núm. 2, (54), octubre–diciembre de 1964, p. 292.

[70] AAG. *Ramo Civil,* caja 449, exp. 20.

[71] AAG. *Ramo Civil,* caja 9, exp. 9.

de León, originario del pueblo de Gulacan, Filipinas, hijo de Juan de León y de Antonia María Cagimil, se había establecido en Guadalajara en 1707.[72] En 1728, la Audiencia de Guadalajara concedió licencia a Pedro Pérez, natural de las islas Filipinas, para buscar perlas en las costas del Mar del Sur.[73]

Enseguida se mencionan los siguientes matrimonios de filipinos con mujeres de la región: Francisco Bernardo de los Santos, indio nativo de Manila, hijo de Francisco Valentín y de María Isabel, se casó el 28 de febrero de 1734 con Juana María Crisóstomo, una mulata libre.[74] El indio manileño, Casimiro de los Reyes, casó con la mulata María Sebastiana Delgadillo el 19 de junio de 1755.[75] Tomás Aquino de Pasco, natural de Manila y vecino de Guadalajara, hijo de Roque de la Cruz Pasco y de Luisa Asinea, desposó a Margarita de Orozco, hija de Joseph de Orozco y de Margarita Argüello, el 2 de mayo de 1758.[76] Diego Isidro Serrano, vicario y juez eclesiástico de Zacoalco y dueño de las haciendas Santa María y San Nicolás declaró en su testamento que firmó el 23 de abril de 1762 tener a su servicio a un indio filipino de nombre Francisco Ruíz, a quien utilizaba como escribiente.[77] Joseph Antonio Agurto, indio de Manila, hijo de Andrés Agurto y de Josefa Palacios, contrajo nupcias con la criolla María Antonia Álvarez, originaria de Jalostotitlán, el 8 de enero de 1791.[78] Finalmente, hay que mencionar a Juan José Guzmán, de 23 años, originario de Manila, hijo de Cayetano Guzmán y de María de Jesús, quien casó con la española Teresa Ballesteros, hija de Félix Ballesteros y de Catarina Reyna.[79]

La familia Sánchez Leñero, una de las principales de la capital neogallega, sostenía relaciones mercantiles con Francisco de Yraeta, uno de los comerciantes muy vinculado con el comercio de Filipinas.[80] José de Estrada, otro de los ricos mercaderes tapatíos relacionado con negociantes filipinos, a principios de 1814 debía a Francisco Cajigas Varela, del comercio de Filipinas, 71 473 pesos;[81] en este mismo año se había establecido en Guadalajara, el fi-

[72] Archivo del Sagrario Metropolitano de Guadalajara (ASMG). *Libro 4 de Casamientos,* f. 2.

[73] AHJ. *Libros de Gobierno*, t. 45, 80f-81f.

[74] ASMG. *Libro 4 de Casamientos,* f. 158.

[75] ASM. *Libro 6 de Casamientos,* f. 217v.

[76] ASM. *Libro 7 de Casamientos,* f. 55.

[77] Serrano fue mayordomo de la cofradía de las Benditas Ánimas de Zacoalco, albacea de muchas familias ricas y arrendatario de las salinas de Chola. Por su propia cuenta mandó dorar el altar de la parroquia. AHJ. *Libros de notarios.* Protocolo de Antonio Berroa, t. 5, fs. 206-212.

[78] ASM. *Libro 14 de Casamientos,* f. 98.

[79] ASM. *Libro 18 de Casamientos,* fs. 194v-195f.

[80] Carmen Yuste. "Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio transpacífico", *Estudios de Historia Novohispana.* México: Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM, vol. 9, 1987, p. 202.

[81] AHJ. *Libros de notarios.* Protocolo de José Antonio Mallén, 5 de enero de 1814.

lipino Gregorio Zarza Díaz, quien negociaba con muchos tenderos locales;[82] Ramón Iruretagoyerra, vecino de Manila, tenía relaciones mercantiles con empresarios de la capital neogallega y de Tepic, en plena guerra de independencia,[83] al igual que Miguel Sales, también oriundo de la capital filipina, a quien los insurgentes le confiscaron sus bienes cuando se apoderaron de Guadalajara.[84]

Lo más probable es que a partir de 1768, cuando San Blas se convirtió en la base de un departamento marítimo, haya ingresado por ahí un número mayor de filipinos. La ubicación estratégica de este puerto, entre Bahía de Banderas y Mazatlán, y la presencia de algunos marinos de prestigio como el mallorquín Juan Pérez, el sevillano Esteban José Martínez, el vasco Bruno de Ezeta y el limeño Francisco de la Bodega y Quadra, entre otros,[85] acabó por alejar cualquier posibilidad para que La Navidad resurgiera como puerto de enlace con el poniente.

También desde la época colonial algunos habitantes de la Nueva Galicia se establecieron en las Filipinas por diferentes motivos, y aun de otros lugares de la Nueva España, como fue el caso de Juan Nepomuceno García Romay y Lombardini, comerciante de Veracruz, quien otorgó un poder a su hermano Pascual y a Francisco Javier de Arrillaga en el que les daba instrucciones relacionadas con la venta de los productos que había enviado para distribuirlos en la ciudad de México, Guadalajara y Puebla.[86] Junto con los empresarios que emigraron a esas islas en busca de mayores ganancias, están los oidores y otros funcionarios que después de haber permanecido un tiempo en Guadalajara fueron transferidos con el mismo nombramiento a Manila.

Fue muy común también que algunos reos fueran enviados a las Filipinas para purgar su condena, como fue el caso de un preso de la alcaldía de Mexticacán, acusado de abigeato y de maltratar a los indios, quien fue sentenciado a principios del siglo XVII a cumplir una condena de seis años de servicio personal.[87] Incluso en el 1788 de España fueron remitidos reos a la Nueva España

[82] *Ibid.,* 10 de mayo de 1814.
[83] *Ibid*., 20 de julio de 1814.
[84] AAG. *Ramo Civil,* caja 455, exp. 3.
[85] Miguel León Portilla. "Antecedentes y significación de la expedición de Malaspina", *Malaspina '92. Jornadas Internacionales*. Cádiz: Real Academia Hispanoamericana, 1994, p. 171.
[86] AAG. *Ramo Civil,* caja 402, exp. 14.
[87] María Fernanda García de los Arcos. *Forzados y reclutas. Los criollos novohispanos en Asia (1756-1808)*. México: Potrerillos, 1996, pp. 98-99; Andrés del Castillo. "Acapulco, presidio de infidentes 1810-1821", Ana Carolina Ibarra (coord.). *La independencia en el sur de México.* México: Facultad de Filosofía y Le-

para ser trasladados a Filipinas.[88] Aparte de los convictos, muchos individuos que fueron calificados de vagos fueron enviados a estas islas. Un estudio acerca de este tema revela que la formación de levas de "vagos y mal entretenidos" coincidía cuando el galón de Manila llegaba al puerto de La Navidad o Acapulco. Otros novohispanos fueron desterrados a las Filipinas por su mala conducta y para que se regeneraran; por ejemplo, José María Villaseñor, vecino de San Blas, pidió al gobernador y comandante general José de la Cruz que enviara a su hijo adoptivo, Juan Ignacio Villaseñor, a dicho lugar a servir en el ejército por ser vicioso y desertor del escuadrón de Húsares.[89]

Otros reos fueron sentenciados a servir en el galeón de Manila en un viaje de ida y vuelta. Éste fue el castigo que recibió Pablo Hernández Sánchez, acusado de infidencia en 1812.[90]

Una vez iniciada la insurrección de 1810 se incrementó el envío de reos acusados de infidencia para purgar su condena en "presidio ultramarino", es decir, en Filipinas. Por ejemplo, José Antonio Gutiérrez, José Luis Ureña y el cura de Urecho, de la provincia de Michoacán, por expresarse a favor de este movimiento fueron condenados a diez años de presidio en este lugar.[91] Un expediente del Ramo Civil del Archivo de la Audiencia de Guadalajara registra 300 criminales y vagos que fueron transportados a Manila entre 1809 y 1821.[92] El caso más interesante es el de Epigmenio González, uno de los miembros importantes de la conspiración de Querétaro. Luego de permanecer preso en esta ciudad de 1810 a principios de 1817, fue conducido a Acapulco para ser trasladado a las Filipinas, donde permaneció 20 años recluido en la prisión de Bilibid en Manila. Fue hasta 1837, después de que España reconoció la independencia de México y firmó un tratado de amistad, cuando se le puso en libertad, pero todavía continuó dos años más en la capital filipina por falta de recursos para regresar a México.[93]

Cuando Acapulco fue bloqueado por los insurgentes, el galeón de Manila y las embarcaciones procedentes de Perú y Panamá desembarcaron en San

tras/Instituto de Investigaciones Históricas/Dirección General de Asuntos del Personal Académico de la UNAM, 2004, pp. 178-179.

[88] AGN. *Historia,* vol. 257, exp. 17.

[89] AAG. *Ramo Criminal,* caja 125, exp. 5.

[90] AAG. *Ramo Criminal,* caja 114, exp. 5.

[91] AAG. Ramo Civil, caja 445, exp. 3; Ramo Criminal, caja 114, exps. 4 y 8 y caja 117, exp. 11.

[92] AAG. *Ramo Civil,* caja 441, exp. 6.

[93] Sobre este personaje puede consultarse a Alberto Santoscoy. *Obras Completas.* Guadalajara: UNED, 1986, t. II, pp. 89-94 y Gabriel Agraz García de Alba. *Epigmenio González Flores. Patriota y mártir insurgente.* Guadalajara: Secretaría de Cultura del Gobierno de Jalisco, 2007, pp. 33-43.

Blas, lo que repuntó la economía de Guadalajara. En 1816, por ejemplo, Manuel Tuñón, uno de los principales empresarios de Guadalajara y apoderado de los compromisarios del navío Magallanes, procedente de Manila, pidió permiso a la Audiencia para que desembarcara en San Blas porque Acapulco seguía siendo muy peligroso.[94] El asedio constante de los insurgentes sobre este último puerto, dio lugar para que por San Blas ingresara un volumen mayor de mercancías y de negociantes filipinos. En los libros de notarios están registrados muchos de ellos, como son los casos de Andrés Palmarejo, Antonio de Camus[95] y José de Equia, propietarios de un barco que traía mercancías de Manila a San Blas, quienes otorgaron poder a Manuel Tuñón para que arreglara cualquier asunto relacionado con sus negocios que tenían en Guadalajara;[96] los de Santiago Fernández, Francisco Velez de Escalante y Félix Dayot, nativos de la capital filipina, quienes en 1818 residían en este puerto, y el de José Casal y Blanco, quien prefirió radicar en Guadalajara.[97] El siguiente ejemplo basta para ilustrar la magnitud del intercambio que llegó a establecerse entre San Blas y el poniente: en diciembre de 1814, el navío *San Fernando* transportó para Manila un cargamento remitido por mercaderes de la ciudad de México, San Luis Potosí y Guadalajara con un valor de 300 mil pesos de plata y 1 900 onzas de oro.[98]

El comercio con las Filipinas y el flujo de migrantes fueron disminuyendo a partir de la consumación de la independencia de la Nueva España en 1821. Los comerciantes de Guadalajara dejaron de ser los beneficiarios directos porque fue la poderosa firma Barron y Forbes, establecida en Tepic, la que tenía cuantiosas inversiones en el Pacífico asiático a mediados del siglo XIX.[99] Uno de sus agentes establecidos en el puerto de Guaymas era el filipino Alfonso Morgado.[100]

[94] AAG. *Ramo Civil,* caja 417, exp. 21.

[95] Este empresario otorgó un amplio poder a Ramón Murúa, Juan Manuel Caballero y a Antonio Pacheco Calderón para que tramitaran sus negocios. AHJ. *Libros de notarios.* Protocolo de José Antonio Mallen, 7 de diciembre de 1814.

[96] AHJ. *Libros de notarios.* Protocolo de José Antonio Mallén, 9 de diciembre de 1814.

[97] AHJ. *Libros de notarios*. Protocolo de Tomás de Sandi, 17 de septiembre de 1818.

[98] Jaime Olveda. *La oligarquía de Guadalajara.* México: Conaculta (Col. Regiones), 1991, p. 173.

[99] *Cfr.* John Mc Master. "Aventuras asiáticas del peso mexicano", *Historia Mexicana.* México: El Colegio de México, vol. VIII, núm. 3, (31), enero–marzo de 1959.

[100] Juan José Gracida. "Notas sobre la inversión extranjera en Sonora, 1854-1910", Jaime Olveda (coord.). *Inversiones y empresarios extranjeros en el noroccidente de México. Siglo XIX*. Zapopan: El Colegio de Jalisco, 1996, p. 70.

ACAPULCO: PUERTA ABIERTA DEL PACÍFICO, VÁLVULA SECRETA DEL ATLÁNTICO

Mariano Bonialian
Centro de Estudios Avanzados. Universidad Nacional de Córdoba, Argentina/Conicet

Hacia finales del siglo XVII, el viajero italiano Gemelli Carreri estaba de visita en Acapulco. El diario de viaje que escribió es un verdadero cuadro en el que se describen diferentes acontecimientos cotidianos que nos acercan a las características de la vida social y económica del puerto.[1] En uno de los tantos relatos decía que un "español venido desde Lima" en un navío que salió del puerto del Callao por el Mar del Sur le obsequió de beber en Acapulco la "hierba del Paraguay […] que nace en la provincia de ese nombre, sujeta al gobernador de Buenos Aires". Gemelli aclaraba que la yerba mate era una bebida que reemplazaba al chocolate y "se consume gran cantidad en todo el Perú, creyéndose que extingue admirablemente la sed". No deja de sorprender cómo una mercancía procedente del litoral interno del Río de la Plata alcanzaba a consumirse en el puerto novohispano de Acapulco.

Según su diario, desde algunos días previos a la llegada del galeón de Manila se notaba en Acapulco una gran concurrencia de "navíos del Perú" con cargas de cacao, "cuyos comerciantes y oficiales salieron a tierra para alojarse, llevando consigo dos millones de pesos a fin de emplearlos en mercancías de China". Completaban el cuadro, el "gran concurso de comerciantes novohispanos con muchas cantidades de dinero y con mercancías" y artículos europeos que previamente habían sido introducidos a la Nueva España en las flotas atlánticas peninsulares. La llegada de estos mercaderes se veía condicionada por la presencia peruana porque éstos "hacían subir muy alto el precio

[1] Gemelli Carreri. *Viaje a la Nueva España. México a fines del siglo XVII*. Prólogo de Fernando Sandoval, tomo I, vol. 13, México: Libro-Mex, 1955.

de las mercancías de la China". Al arribar la nao de China, los novohispanos intentaban apartar del juego a los peruanos, quienes sólo tenían la posibilidad de acceder a los objetos del Oriente y de Europa por su intermediación. El viajero italiano no dudó en afirmar que el circulante en Acapulco "era de millones de pesos" y que "todos viven del puerto".[2] Acapulco arrastraba agentes mercantiles de la ciudad de México, de las islas Filipinas, de Lima y, en algunas ocasiones, a los propios peninsulares llegados con la flota atlántica de Veracruz, que en sus muy frecuentes internaciones por el territorio novohispano buscaban llegar hasta Acapulco con el fin de participar en la feria de la nao de China. En definitiva, según el relato de Gemelli, Acapulco era un verdadero puerto internacional que disponía de mercaderías de todo el mundo; orientales, europeas y de la propia Hispanoamérica. La imagen que se desprende del diario supera la mera escenografía que la historiografía tradicional nos ha presentado de un surgidero, cuya única función era el de ser un punto de entrada y salida del galeón de Manila.

En efecto, lejos de ubicarse como puerto accesorio o circunstancial del escenario mercantil novohispano, Acapulco llegó a tener un papel protagónico en la *economía–mundo* de los siglos XVI al XVIII. Fue una de las principales puertas de tránsito que permitieron impulsar el crecimiento de los mercados asiáticos, europeos e hispanoamericanos. Posibilitó que buena parte de la plata americana circulara y se utilizara masivamente en los mercados internos del Imperio chino. Con su notable capacidad importadora contribuyó a que *toda* la América hispana –no sólo la Nueva España– dispusiera de mercancías orientales. Tuvo una gran responsabilidad en que el comercio trasatlántico de flotas peninsulares funcionara con dinamismo, al facilitar que parte de su cargamento abasteciera a los mercados consumidores de Centroamérica y del virreinato del Perú por el derrotero de la Mar del Sur. Los excedentes de producciones locales del Perú que encontraban trabas para su desarrollo por la prohibición de su exportación por el Atlántico, lograron alcanzar, por medio de Acapulco, el mercado consumidor novohispano. De todos estos asuntos que hacen al puerto de Acapulco un nodo portuario fundamental en el comercio colonial y mundial, nos ocuparemos en las páginas siguientes.

Con gran insistencia, la historiografía ha demostrado la función de polo de Acapulco; una suerte de polea concéntrica que otorgaba vida y dinamismo al comercio por el Pacífico. Como todo puerto, Acapulco podría definirse a

[2] *Ibid.* pp. 18-25.

partir de su *foreland* y su *hinterland.*[3] Su *foreland* se componía de, al menos, dos grandes bloques. El primero de ellos es el horizonte asiático con el reconocido e histórico flujo que unió al puerto novohispano con las islas Filipinas por medio del galeón de Manila.[4] Nadie dudaría que Acapulco se transformó en un punto dominante en la circulación de bienes, metales preciosos, personas e ideas entre América y el Oriente. Pero ceñir su gravitación económica a esa exclusiva relación transcontinental sería una mirada incompleta y parcial. De ahí la necesidad de considerar un segundo *foreland,* que a menudo es mencionado pero casi nunca estudiado como lo merece: el área comercial del Pacífico Sur que lo enlazaba a los mercados de Centroamérica y del virreinato del Perú. También contó con un *hinterland*, una tierra adentro que no sería propiamente un mercado interno, sino una plataforma de circulación hacia esa extensa región terrestre novohispana que llegaba incluso hasta el Atlántico veracruzano. De tal manera, Acapulco fue un puerto bisagra entre el Pacífico (en su más amplio sentido espacial) y la "tierra adentro" novohispana, la más directa manifestación del mundo mercantil trasatlántico–europeo.

Este trabajo pretende ser una breve síntesis de la historia comercial de Acapulco dentro de esta amplia perspectiva espacial. Porque el interrogante que deberíamos plantearnos es su grado de influencia y su poder de gravitación en el comercio imperial. Para responder debemos superar esa mirada que lo ubica como mero producto del monopolio peninsular, esa excesiva valoración dada por la historiografía de haberse convertido oficialmente en el único puerto del Pacífico que tenía permiso para relacionarse con el Oriente. Es que la historia colonial de Acapulco, más que estar apoyada en un relato histórico unilateral hacia Filipinas o China, debería interpretarse a partir de un proceso más complejo y multidireccional que se nutría también de los sucesos mercantiles que ocurrían en el Atlántico–novohispano y en el espacio

[3] Lourdes de Ita Rubio. "Los puertos novohispanos, su hinterland y su foreland durante el siglo XVI", Marco Antonio Landavazo (coord.). *Territorio, Frontera y Región en la historia de América. Siglos XVI al XX.* México: Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana/Porrúa, 2003, pp. 3-5.

[4] La lista de los estudios dedicados al galeón de Manila es extensa. Mencionemos los que, a mi juicio, son los más representativos: William Lytle Schurz. *El galeón de Manila*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1992; Carmen Yuste López. *El comercio de la Nueva España con Filipinas 1570-1785*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984; de la misma autora, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2007; Salvador Bernabeu y Shaw, Carlos Martínez (eds.). *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Sevilla: Colección Universos Americanos/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013; y Antonio Miguel Bernal. "La carrera del Pacífico: Filipinas en el sistema colonial de la carrera de Indias", Leoncio Cabrero (coord.). *España y el Pacífico*. tomo I. Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2004, pp. 485-525.

peruano. En términos precisos, aquí se sostiene que Acapulco fue un pieza portuaria con la capacidad de condicionar e influir en la economía mercantil trasatlántica del Imperio español, alzándose como un foco de arrastre en la circulación de mercancías extranjeras desde el interior del centro novohispano y como *válvula secreta* para su reexpedición hacia el espacio peruano por la vía del Mar del Sur. Será en este contexto de entrecruzamientos entre los espacios marítimos en donde inscribiremos la historia económica de Acapulco.

Del monopolio a la informalidad: Acapulco en la estructura de comercio imperial

Si bien podría decirse que Acapulco fue un punto básico y fundamental en la "esfera de la circulación" de Hispanoamérica, no logró constituirse en un mercado (en el sentido moderno del término) hasta finales del siglo xviii. Lo que antes predominó fue un punto fijo, coyuntural y gestado comúnmente a la llegada del galeón filipino, ese particular momento de no más de 60 días en que los agentes y comisionistas realizaban transacciones para luego abandonar el puerto y dirigirse hacia los centros consumidores. Los intercambios de plata y bienes en Acapulco no expresaban la constitución de un mercado local sino un punto portuario que solicitaba medios de vida e insumos de otras regiones de mayor desarrollo económico. La mayoría de los galeones que se construyeron durante la época colonial fue en los astilleros de Cavite, en la Bahía de Manila, con mano de obra china o malaya. En los primeros 50 años de funcionamiento de la ruta transpacífica, los galeones no se fabricaron en Acapulco.[5] A pesar de su abundante y rico entorno ecológico, el puerto necesitaba provisiones constantes que venían desde fuera: de la propia ciudad de México, de Puebla o del mismo Veracruz. Los alimentos de la tripulación del galeón de Manila, de los funcionarios portuarios y de los trabajadores especializados en la carpintería para mantener en funcionamiento la nao de China, procedían de estas tres ciudades del virreinato. El cordaje y las velas eran producidos en la provincia de Ilocos; los metales que requería la estructura de toda embarcación se importaban principalmente de China, Japón, Macao e India y eran elaborados por herreros chinos;[6] el velamen, la jarciaría, la clavazón y la artillería se obtenían de las flotas de Veracruz. Hasta los pertrechos desgastados en la navegación Atlántica se enviaban a Acapulco para su fun-

[5] Blas Sierra de la Calle. *Vientos de Acapulco. Relaciones entre América y Oriente*. Valladolid: Museo Oriental de Valladolid, 1991, p. 48.

[6] *Idem*.

cionamiento.[7] El "imán" del puerto de Acapulco fue puramente comercial, de escaso valor en el plano de la producción y con un débil efecto de arrastre en las relaciones productivas. No tuvo la capacidad de constituirse ni en un mercado propiamente de consumo ni en un polo de arrastre que haya podido originar una división regional del trabajo en zonas cercanas al surgidero.

La hipótesis mencionada podría fundamentarse a partir de las descripciones que durante el largo periodo colonial dejaron los viajeros y testigos oculares que visitaron el puerto. "Humilde aldea de pescadores", "lugar muy pequeño" o "no se puede llamar ciudad ni aún villa", fueron algunas de las tantas frases anotadas por los que visitaron Acapulco desde principios del siglo XVI hasta pasada la segunda mitad del XVIII.[8] Hacia finales del XVI se decía que en Acapulco "no vivía casi nadie", que sólo había un puñado de chozas sin techo, habitadas de manera pasajera por mercaderes al avecindarse el galeón y la celebración de su feria.[9] Hacia la segunda década del siglo XVII, el puerto habría sido una "pequeña villa con setenta vecinos de españoles", con un clima tan maligno que "es horror habitar en él".[10]

Esa realidad recurrente de Acapulco cambiaba al momento del arribo de la nao de China. Entonces llegaban a Acapulco centenares de comerciantes de la ciudad de México, factores peruanos, filipinos, un considerable número de asiáticos esclavizados,[11] políticos y funcionarios de la Real Hacienda, y hasta el mismo virrey. Comenzaba así la feria de Acapulco, un acontecimiento mercantil de notable vida social hasta el punto de ser considerado uno de los mayores centros mercantiles de las Indias Occidentales.[12] A finales del siglo XVIII, la ruta terrestre que unía Acapulco con la ciudad de México, el llamado *camino de Asia*, pasó de una senda o itinerario de herradura, a una vía

[7] Ostwald Sales Colín. *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*. México: Plaza y Valdez, 2000, pp. 61-62; Guadalupe Pinzón Ríos. *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)*. México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas/ Instituto Mora, 2011, pp. 276-281.

[8] Gemelli, *op. cit.*, p. 24; De Ita Rubio, *op. cit.,* pp. 34-35.

[9] Francesco Carletti. *Razonamientos de mi viaje alrededor del Mundo, 1594-1606*. Francisca Perujo (estudio preliminar). México: UNAM, 1976, pp. 45-46.

[10] Antonio Vázquez de Espinosa. *Compendio y descripción de las Indias Occidentales.* Velasco Bayon (estudio introductorio). Madrid: Atlas, 1969 [1630], pp. 310-312.

[11] Deborah Oropeza. "Los indios chinos en la Nueva España: la inmigración de la nao de China, 1565-1700". Tesis doctoral. México: El Colegio de México, 2007.

[12] Gemelli, *op. cit.*, pp. 25-26; Alexander Humboldt. *Ensayo Político sobre el reino de la Nueva España.* México: Compañía General de Ediciones, 1978, p. 432.

efectivamente transitable.[13] Prácticamente durante todo el periodo colonial, la dinámica mercantil se plasmó en unos caminos descuidados, con grandes obstáculos para el tránsito;[14] pero este escaso grado de infraestructura o de una nula inversión portuaria no vendría a reflejar su dinámica mercantil; por el contrario, su relativo abandono y su desinterés oficial habría motivado, como se fundamentará en páginas siguientes, un notable movimiento comercial que se canalizaba fuera de la legislación y la inspección o en redes de corrupción política.

El significativo flujo transpacífico y la función de Acapulco fueron gran foco de atención para la historiografía. Se sabe que desde finales del año 1573 se le designó como la sede americana del comercio asiático[15] y que desde 1593 se alzó como el único puerto autorizado de Hispanoamérica para la relación con Filipinas y China, con lo que se marginó a Centroamérica y al espacio del virreinato del Perú para cualquier trato con el Oriente, ya fuera directo o haciendo escala en los puertos occidentales novohispanos.[16] Acapulco fue visto como el *corazón* o el punto capital del Pacífico; unas aguas mencionadas por la historiografía con la expresión *Spanish Lake* o "Lago español".[17] Desde esta perspectiva, la historia colonial del puerto novohispano se concibió como el producto directo de un monopolio a gran distancia, ideado nominalmente por la Corona española para mantener el control del archipiélago hispano de las islas Filipinas y del comercio asiático por el Imperio. Acapulco, pues, llegó a definirse como un espacio neurálgico para proteger unas distantes fronteras de la monarquía hispánica y su potencial extensión espacial hacia tierras

[13] Ramón María Serrera. "El camino de Asia. La ruta de México a Acapulco", Chantal Cramussel (coord.). *Rutas de la Nueva España*. Zamora: El Colegio de Michoacán, 2006, pp. 221-222.

[14] Guadalupe Pinzón Ríos. "Desde tierra y hacia el horizonte marítimo. Una reflexión sobre la relevancia de los establecimientos portuarios del Pacífico novohispano", *México y la Cuenca del Pacífico*, año 17, núm. 50, mayo de 2014, especial sobre Japón 2014, p. 4.

[15] Antonio Francisco García Abasolo González. "La expansión mexicana hacia el Pacífico. La primera colonización de Filipinas (1570-1580)", *Historia Mexicana*. México: El Colegio de México, núm. 22, 1982, p. 74.

[16] "Real Cédula a los virreyes del Perú y Nueva España, Marqués de Cañete y Luis de Velasco, al gobernador de las Filipinas, Gómez Pérez das Mariñas, y a los presidentes y oidores de las Audiencias de las Indias, prohibiendo el comercio de las Indias occidentales con las islas Filipinas, y dictando reglas para el que se había de hacer entre éstas y Nueva España", Archivo General de Indias de Sevilla (en adelante AGI), Filipinas, 339, Libro 2, fs. 73-74.

[17] Oskar Spate. *The Pacific since Magellan*, vol. I, The Spanish Lake, Londres, Cromm Helm, 1979. Vols. I-II, 1979-1983; Pedro Vives Anzacot. "El Pacífico español: Frontera imperial, frontera americana", Massimo Ganci y Romano Ruggiero (coords.). *Gobernare il mondo. L'imperio spagnolo dal XV al XIX*. Secolo, Palermo: Facoltá di Lettere-Universitá di Palermo, 1991, pp. 250-251.

asiáticas.[18] Por su parte, Chaunu no dudó en atribuirle a Acapulco una "pálida imagen", un puerto sumergido en un estado de "mediocridad" y muy inferior en sus tratos mercantiles si se le comparaba con otros puertos del escenario colonial como lo eran Manila, Panamá, Veracruz y la "poderosa Sevilla" de Europa.[19]

Es indudable que este abanico de interpretaciones no hace más que realzar los especiales atributos que la Corona española otorgó al puerto novohispano. Pero vale decir que su sentido histórico y mucho de su intercambio mercantil se construyeron gracias a una realidad que se trazó por fuera de estos principios institucionales y lejos de los intereses metropolitanos. La verdadera vida del puerto giró en torno a un conglomerado de intereses americanos antes que peninsulares; hecho que también puede constatarse, si bien en mucha menor escala, en los restantes puertos hispanoamericanos del Pacífico.[20] La existencia de una red de comerciantes novohispanos, peruanos y centroamericanos hizo posible que el Pacífico, con epicentro en Acapulco, tomara un impulso que muchas veces generaba complicaciones a los comerciantes peninsulares y a sus negocios por el Atlántico. Es que, como se verá en las páginas siguientes cuando analicemos el flujo de mercaderías por el Mar del Sur, las prohibiciones y debilidades que presentaba el propio monopolio español por el Atlántico no hicieron más que los agentes mercantiles del Perú y de la Nueva España canalizaran sus excedentes comerciales por el lado del Pacífico. De esta manera, Acapulco y todo el comercio por las aguas del Mar del Sur fueron la fiel expresión de mercados coloniales en permanente interconexión, intercambiando sus excedentes económicos. En otros términos, Acapulco, más que responder al comercio oriental, fue quizás el paso portuario seleccionado por los comerciantes novohispanos y peruanos para responder al creciente desarrollo de sus mercados internos; una función que el modelo monopólico español no llegó a responder con plenitud.

Desde temprano, Acapulco desafió el tope comercial que la legislación española le impuso, comercializando con Filipinas un volumen de mercade-

[18] De Ita Rubio, *op. cit.,* p. 7; Carmen Yuste López. "El eje transpacífico: la puerta novohispana al comercio con Asia", Lourdes de Ita (coord.). *Organización del espacio en el México colonial. Puertos, ciudades y caminos.* México: Instituto de Investigaciones Históricas Universidad Michoacana-Conacyt, 2012, pp. 207-228.

[19] Dirá Chaunu: "pese a la soberbia grandeza de su emplazamiento, Acapulco sólo será hasta el siglo XVIII un enclave episódico, un punto de vanguardia, frente al Océano Pacífico, del México conquistador e imperial", Pierre Chaunu. *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos. Siglos XVI-XVII-XVIII* (estadísticas y atlas). México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1974, p. 79.

[20] Pinzón, "Desde tierra", pp. 67-87.

rías orientales y plata que superaba con creces la cantidad autorizada.[21] Entre los bienes importados más importantes podríamos mencionar la seda bruta o confeccionada de la China; ropa de algodón blanca o en colores fabricada en la isla de Luzón, en la propia isla de Filipinas o de la India portuguesa; especias como la pimienta y la nuez moscada; loza y jícaras de la China y de Japón para uso de menaje y de adorno; y muebles como escritorios, camas y biombos. Hacia principios del siglo XVIII, el autor peninsular del manuscrito "Papeles curiosos de unas y otras Indias" decía que la nao del Oriente llegaba a Acapulco "con once a doce mil frangotes de la China y Japón […] que el comercio trasatlántico de España desde Cádiz no incluye el volumen ni el valor que encierra un frangote de China".[22] En cuanto a su flujo de exportación se sabe que la moneda de plata peruana y la novohispana se convirtieron en el medio de cambio más apreciado en Asia para pagar las importaciones. Todo indica que fueron comunes durante el periodo colonial las salidas de tres o cuatro millones de pesos anuales.[23] El mismo autor que escribió en las primeras décadas del siglo XVIII, afirmaba que esa cantidad era "el mismo tesoro que a corta diferencia trae hoy una flota regular".[24] Pero el comercio fuera de registro o ilícito por Acapulco, no fue sólo con las islas Filipinas; también llegó a desarrollarse por sus costas, un comercio ilegal de proporciones inimaginables con Centroamérica y con toda la costa del Perú. Si hubo algo que Acapulco no llegó a ser, fue puerto monopólico del Pacífico porque su función en el tejido comercial del imperio hispano consistió más bien en mediar e interrelacionar el comercio del Oriente, el del Atlántico novohispano y el que se desató entre los puertos occidentales hispanoamericanos.

En este sentido, resulta necesario relativizar esos dos postulados historiográficos que definen a Acapulco como puerto de "monopolio" o cabecera del

[21] Entre 1593 y 1701 podían ingresar mercaderías asiáticas por Acapulco de hasta un valor total de 250 mil pesos, con una salida de plata de 500 mil pesos. De 1702 a 1733 se pasa a 300 mil pesos en valor de las importaciones con una salida de 600 mil. Entre 1734 a 1769: 500 mil y un millón y desde 1769 hasta la finalización del funcionamiento del galeón (1815): 750 mil y 1 millón y medio de pesos.

[22] Anónimo, "Papeles curiosos sobre unas y otras Indias", s.f., Biblioteca Digital Hispánica (en adelante BDH), Mss/1262, fs. 4-5.

[23] Chuan Hang-Sheng. "Trade between China, The Philippines and the Ameri- cas During the Sixteenth and Seventeenth Centuries", Dennis Flynn y Arturo Giráldez (coords.). *Metals and Monies in an Emerging Global Economy*. Hampshire: Variorum, 1997, pp. 845-853.

[24] Anónimo, *Papeles curiosos sobre unas y otras Indias*, s.f., BDH, Mss/1262, fs. 4-5. A finales del siglo XVI, cuando el comercio asiático entre Acapulco y Perú estaba permitido, las exportaciones habrían sido superiores a esas cantidades. Por ejemplo, en 1597 se habían exportado hacia China doce millones de pesos, siendo ocho monedas peruanas. Woodrow Borah. *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, pp. 227-236.

"lago español". Primero, Acapulco no fue el único puerto que participó en el comercio por el Pacífico, ni tampoco el punto exclusivo que emprendió la llamada *contratación de la China*. Jaime Olveda ya ha puesto de manifiesto cómo los "puertos modestos" como Salagua, La Navidad, Chacala, Matanchén y San Blas tuvieron una participación clandestina en el ingreso de mercancía oriental del galeón de Manila.[25] Pero también habría que agregar que, ya fuera en tiempos autorizados (hasta 1593), como en tiempos de prohibición, desde el puerto limeño del Callao, pasando por Arica, Guayaquil, Panamá, El Realejo y Sonsonate, se constituyó una malla espacial portuaria por donde, como enseguida detallaré, lograba movilizarse una canasta muy variada de bienes orientales, europeos, metales y mercancías locales. El comercio de cabotaje y de productos locales por esta franja costera corría en paralelo y en compañía de bienes orientales y europeos. Esta red portuaria, que tan lejos está de una imagen estática y rígida que se desprendería de la definición de monopolio, fue posible por la dinámica que asumió Acapulco como punto en verdad planetario en la importación y la exportación de bienes. De esto nos ocuparemos en el próximo apartado.

Si hacemos caso omiso de la historiografía tradicional, esta red portuaria vendría a formar parte del llamado "lago español". Y aquí presentamos nuestra segunda revisión. La paradoja de utilizar esta caracterización iría a contramano de lo que en realidad ocurrió, donde el comercio tanto el oficial, como el fraudulento o el clandestino que se gestaron por Acapulco y por todo el Pacífico, dieron la espalda a España y a su monopolio, con lo que perjudicaron el desenvolvimiento del régimen oficial de comercio de la *Carrera de Indias*. La utilización de este término resulta más arriesgado aún porque estaríamos desconociendo las estrategias activas de los comerciantes hispanoamericanos, en particular los que integraban el consulado de la ciudad de México y de Lima.[26] Porque, como he fundamentado en una investigación previa, fueron los grandes mercaderes de ambos virreinatos, amparados por el guiño cómplice de las autoridades, los que promovieron, estimularon y "desviaron" capitales por las aguas del Pacífico.[27] Entonces, ¿por qué caracterizar a Acapulco como

[25] Jaime Olveda. "La Navidad. El comercio y la penetración filipina", Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes Garza (coords.). *Los puertos noroccidentales de México.* México: Universidad de Colima/El Colegio de Jalisco/INAH, 1994, p. 25.

[26] Como bien afirma Olveda, por el mar del Sur se llega a conformar una especie de "gremio de las familias más ricas e influyentes", de ambos virreinatos: "La Navidad", p. 24.

[27] Mariano Bonialian. *El Pacífico Hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español. La centralidad de lo marginal 1680-1784*. México: El Colegio de México, 2012, pp. 340-365.

el punto capital de un "lago español" cuando por él se puso en marcha un complejo comercial muy alejado de los intereses peninsulares? En términos de geopolítica, me inclino más por definirlo como un "lago indiano".[28]

Acapulco: punto de tránsito en la movilización de bienes extranjeros, locales y plata

Acapulco fue la llave fundamental que abrió la puerta para la construcción de un modelo comercial que desafiaba la centralidad propiamente peninsular. Tuvo un rol fundamental para que el virreinato de la Nueva España, a través de los grandes mercaderes de la ciudad de México, lograra tener mayor autonomía económica con relación a la metrópoli española y a las casas comerciales peninsulares. No sería arriesgado advertir que Acapulco contribuyó para que Nueva España se posicionara como centro imperial del comercio colonial y aun mundial. Colocado tan marginalmente en el mapa oficial de comercio, terminó por imponerse en un centro de irradiación de mercancías extranjeras hacia diferentes espacios hispanoamericanos. Fue un nudo de tránsito fundamental para el nacimiento y el desarrollo de un sistema complejo de comercio, que coordinó un gran tejido de rutas oficiales e ilegales cuya edificación tuvo como pilares los intereses y las prácticas mercantiles de los mercaderes americanos. Comencemos por armar el rompecabezas de este gran modelo comercial colonial a escala imperial.

Se reconoce que una porción, no tan significante, de los bienes chinos que ingresaban a la Nueva España alcanzaba el puerto de Veracruz para ser nuevamente re-expedida hacia el mercado peninsular europeo por la vía trasatlántica.[29] Pero poca atención mereció en la literatura el fenómeno inverso: esto es, una muy importante circulación de los bienes europeos que alcanzaban Acapulco, luego de recorrer el interior novohispano, previo despacho de ellas en el puerto de Veracruz con la llegada de las flotas españolas. Y es que los grandes mercaderes de la ciudad de México, luego de responder a la demanda local del virreinato, almacenaban los bienes asiáticos y europeos para reexportarlos por Acapulco, vía Mar del Sur, hacia los mercados de Centroamérica y del Perú.

[28] *Ibid.*, pp. 145-158.

[29] Horacio Levanto decía al respecto en 1617: "los tejidos de seda son muy gastables, por ser vistosos y tan baratos que algunas veces por granjería se navegan de la Nueva España a esta ciudad de Sevilla, y todas las flotas mucha seda madeja"; en "Memorial sobre el trato de la China con la Nueva España y estos Reinos dirigido al Señor don Fernando Carillo" (1617), BDH, R/17270(6), fs. 1-2.

La vieja historiografía se ha quedado con la idea de que ambos circuitos de larga distancia, el transpacífico y el trasatlántico, compitieron por el mercado novohispano. De hecho, se dispone de memoriales, en particular de los cargadores españoles, que culpaban al desmedido ingreso por Acapulco de telas burdas y tejidos de China de frenar el despacho y la venta de los tejidos europeos que entraban por el Atlántico y se ofertaban en las ferias de Jalapa y de Veracruz.[30] Sin embargo, el problema parece ser más complejo que una mera rivalidad entre ambos ejes comerciales. Entre los abundantes testimonios que nos permiten acotar el problema, sobresalen los manuscritos de Horacio de Levanto del año 1617 y el realizado en 1637 por el procurador general de Filipinas, Juan Grau y Monfalcón. La elección no es casual. Genovés de nacimiento (1594), Levanto desarrolló su carrera económica y política en la Nueva España. Fue fundador de la Casa de la Moneda de México y agente mediador de no siempre armónicas negociaciones entre el poderoso consulado novohispano y el Consejo de Indias.[31] Conocedor como pocos del comercio de flotas y de las naos del Oriente en el virreinato, describió en su *Memorial* importantes características del tipo de mercaderías que se importaban por Acapulco desde Filipinas y a qué público consumidor se destinaba:

> […] con los tejidos de seda que vienen de China, tiene la Nueva España poca necesidad de ropa de seda de España que casi la gasta la gente rica en sus personas […] Y los lienzos de algodón de la China también valen muy baratos. Que la sinabafa cuesta en la ciudad de Manila de tres a cinco reales la pieza de trece varas. Y los que llaman bocacíes son mitanes de colores y negros que sirven de aforros, y las Olandillas para jubones de indios y negros y los lampotes mantas de Moro y de Bombón y de Ilocos también para aforros, camisas y manteles de gente pobre y de trabajo y los caniquíes para cuellos de toda calidad de personas […] Y la sinabafa que es el género de algodón que viene de Manila y se gasta en la Nueva España más cantidad que de todos los otros lienzos de China juntos la mayor parte consumen los indios para camisas, calzones y tilmas y cobijas que las cobijas sirven como de manto a las Indias y las tilmas como de capote a los indios.[32]

Los comentarios de Levanto nos brindan importantes pistas para nuestro tema. En el galeón de Manila llegaban muchos lienzos de algodón que, por

[30] Abreu Álvarez. *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España (1736)*. 2 tomos. Carmen Yuste (comp.). México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1977.

[31] José Manuel Díaz Blanco. "Pensamiento arbitrista y estructuras institucionales en la carrera de Indias (siglo XVII): entre la desincentivación y la represión", *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 71, 1. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2014, p. 55.

[32] Levanto, *op. cit.,* fs. 2-3.

su calidad y consumo, no entraban en competencia con los tejidos europeos. Mientras que lo que venía por el Atlántico apuntaba a la demanda de las elites de la Nueva España, las telas de algodón del Oriente, en particular la sinabafa las utilizaban los indios, trabajadores y la "gente pobre" que por su jornal sólo podían acceder a ese tipo de prenda. Levanto nos aclara que la competencia comercial sólo se daba en una reducida esfera social, con la entrada de una exquisita seda china.[33] Pero aun con todo, la seda del Oriente que se importaba por Acapulco era de tan variada calidad que podía ser consumida por diferentes sectores sociales. Veamos lo que nos dice al respecto el procurador de Filipinas, Grau y Monfalcón dos décadas después del *Memorial* de Levanto:

> Mil fardos de lencería que se llevan de Sevilla en cada flota siempre tienen consumo y no se pudiera llevar más así porque faltarán a España […] Dos mil fardos de tejidos de algodón que vengan de Manila se gastan también, sin que el ser menos o más cause daño considerable en la lencería de lino y cáñamo ni ocupe mucho dinero […] la Nueva España no está no tan llena de españoles y estos de tan cortas haciendas que se puede entender de ellos con las sedas lo que se ha dicho de los indios con los tejidos de algodón (f. 477) que si las hallan de la China las gastan y si no se pasan sin ellos. Y a donde esto más se verifica y se debe atender es en las minas, en las cuales los aviadores ni consumen ni pueden comprar ropa de Castilla por su calidad y valor, sino de China que es barata y de más dura y más trabajo. Y así con mil pesos de ella habían sus labores más tiempo que con cinco mil de la de España.[34]

Monfalcón puntualiza que todos los tejidos, ya fueran de Oriente o de Europa, se consumían en la Nueva España. Su juicio apuntaba a la existencia de un principio de complementariedad más que de competencia entre ambos ejes mercantiles, porque los tejidos de algodón que venían de Oriente se dirigían, en buena parte, al consumo de los grupos medios y bajos de la sociedad novohispana, como los indios, trabajadores mineros y españoles pobres. Digamos, también, que el principal rubro de importación por ambos conductos mercantiles era el tejido o la tela en bruto en sus diferentes calidades y tipos.

[33] Supera los propósitos de este ensayo acercarnos a una interesante problemática que tiene que ver con el tipo de bienes orientales que ingresan a la Nueva España. Está claro, como bien lo menciona Gonzalo Obregón, acerca de la importación de bienes exquisitos y de elite; pero se minusvalora la otra gran porción de mercaderías que se destinan a sectores sociales de menor poder adquisitivo. En el presente ensayo destaco este segundo aspecto. Gonzalo Obregón. "Influencia y contrainfluencia del arte oriental en Nueva España", *Historia Mexicana*. México: El Colegio de México, vol. XIV, 2, pp. 292-302.

[34] "Memorial dado al Rey en su Real Consejo de las Indias por D. Juan Grau y Monfalcon, procurador general de las Islas Filipinas, sobre las pretensiones de la ciudad de Manila y demás del archipiélago en su comercio con la Nueva España", *Colección de Documentos inéditos*, 1866, tomo VI, [1637], fs. 476-477.

Importa señalar que la gran mayoría de las mercaderías orientales que llegaban con el galeón de Manila se dirigía a la ciudad de México. La feria de Acapulco, más que un sitio de venta al consumidor, resultaba un espacio donde los comerciantes de la capital virreinal compraban los bienes orientales para su posterior almacenamiento y su redistribución por el virreinato novohispano y en mercados más distantes. Acapulco puede verse así como una suerte de muelle o de antepuerto de varios "puertos internos", en especial de la ciudad de México y de Puebla; una muy similar función a la cumplida por Veracruz por el lado Atlántico del virreinato.[35] Todavía en 1750, los galeones de Manila seguían transportando a Acapulco estos tejidos de algodón de muy bajo precio y para un consumo amplio y "popular". Así lo evidencia el registro del navío *Buen Consejo* que llegó en ese año a Acapulco, en cuyas bodegas había

> manta Lanquín: tejido de algodón ordinario como el lienzo gallego. Sayasaya: es un tejido de seda de todos colores más sencillo que el tafetán de este nombre. Elefante: tejido blanco de algodón muy ordinario para enfardelar. Rayadillos y telillas: tejidos muy ordinarios de Yerba. Espumilla: tejido ordinario de seda de todos los colores. Lanotes: tejido ordinario de algodón para aforros. Jamán: lo mismo. Quinaras: tejido muy ordinario de Yerba sirve para pabellones o mosquiteras. Pañuelos de musilipatan [sic]: son ordinarios de algodón y toman el nombre de donde se fabrican. Manta tuapo: tejido ordinario de algodón para enfardelar. Rame: tejido ordinario para aforro. Garra: lienzo ordinario de algodón. Cherlas: tejido de algodón pintado para guardapiés de gente pobre. Cambayas: lo mismo.[36]

Estos dos flujos interoceánicos no funcionaron solamente para responder a la demanda de la Nueva España. En verdad, los comerciantes de la ciudad de México promovieron ambos flujos de importación de mercaderías extranjeras, no sólo para satisfacer su mercado interno, sino también para reexpedirlos hacia Perú y Centroamérica por las aguas del Pacífico. De tal manera que durante gran parte del periodo colonial, la Nueva España registraba una importación de telas brutas y confeccionadas, de algodón o de seda, tanto asiáticas como europeas, que superaba los grados de "digestión interna" del propio virreinato novohispano.[37] Y aquí nos encontramos de nuevo con

[35] Antonio García de León. *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral de Sotavento, 1519-1821*. México: FCE/Gobierno del Estado de Veracruz/Universidad Veracruzana, 2011, p. 26.

[36] "Géneros y metales de China que conduce el navío *Buen Consejo*", Archivo Histórico Nacional de Madrid (en adelante AHN), Ramos Diversos-Colecciones, 30, N. 6, fs. 1-3.

[37] Esta hipótesis la fundamento con detalle en el ensayo "Periferia centralizada. México y el modelo comercial con China, España y el Perú", en Mariano Bonialian. *China en la América colonial. Bienes,*

el protagonismo del puerto de Acapulco en el esquema general de comercio. Si por aquí ingresaba desde el Pacífico y desde el interior novohispano un número de textiles mayor al del tope impuesto por la legislación, es decir, mayor al consumo interno novohispano, asimismo lograba salir de contrabando hacia el mercado centroamericano y peruano. Acapulco se convirtió en la puerta de salida clandestina hacia el mercado del Perú, como una suerte de *drenaje* de los tejidos europeos y castellanos que guardaban en las bodegas y almacenes los grandes comerciantes novohispanos.

Por lo que ponderar la importancia de Acapulco sólo por ser el único puerto comercial permitido para la *contratación de la China* sería un reduccionismo histórico peligroso porque aduciría un mapa mercantil estático, incompleto, vacío, que para sobrevivir sólo esperaba la llegada del galeón de Manila. Es que la verdadera vitalidad de Acapulco rompió la barrera de la famosa carrera transpacífica, al presentar dos tipos de "esfera de circulación": la transcontinental y la intercolonial. Y es en esta segunda esfera –que explicaría también el sentido comercial de la nao de China– donde debemos enfocar la atención del puerto. La importancia de Acapulco debería interpretarse por sus sistemáticas relaciones comerciales que desde finales del siglo XVI tejió con otros puertos del Pacífico, como El Realejo, Sonsonate, Panamá, Guayaquil, Paita y El Callao.[38]

Existen pruebas oficiales que dan cuenta del fenómeno. En la real cédula del 9 de marzo de 1607, la Corona española confirmaba que el proceso de cierre de 1593 era impedir la llegada de las naves peruanas a Acapulco para adquirir los bienes extranjeros que sobraban en la Nueva España:

> Por cuanto he sido informado que de las provincias de Nueva España se navegan y llevan a las del Perú muchas mercaderías de las que van a Nueva España en las flotas y a vueltas de las otras de las de China con que se hinche la tierra de aquellos géneros y no tienen salida las que se llevan en las flotas de la provincia de Tierra Firme y con que se dificulta el despacho de las dichas flotas.[39]

Un siglo más tarde, el manuscrito del español anónimo titulado "Papeles curiosos entre unas y otras Indias", que no tiene fecha pero que parece haberse publicado en los años posteriores a la prohibición para los envíos de

Mercados, Comercio y Cultura del Consumo. Desde México hasta Buenos Aires. Prólogo Josep Fontana. Argentina-México: Biblos/Instituto Mora, 2014, pp. 27-86.

[38] Olveda, "La Navidad", p. 24.

[39] AGNM, Reales Cédulas Duplicado, vol. 80, Nº 88, s/n fs.

seda china a través del galeón de Manila (1718), advertía sobre la movilidad perulera hacia Acapulco:

> los mercaderes del Perú con ser prohibidos su comercio con los de Nueva España se arrojan en unos barquillos a venir costa a costa hasta Acapulco y tienen forma de introducirse fraudulentamente y hacen grandes empleos en géneros de China y de Castilla que el mismo riesgo de ser descaminados introducen al Perú con grandes ganancias y en este comercio ilícito se han dado grandes caudales por personas y mucho corazón para arriesgarse tanto caudales y la vida en esta navegación.[40]

El movimiento de mercancía en barcos de Perú hacia Acapulco que tuvo lugar prácticamente durante todo el periodo colonial, de alguna manera estaba asegurado en las redes de corrupción que se tejían entre los mercaderes limeños, novohispanos y autoridades políticas. En 1702, un texto anónimo afirmaba que:

> en Acapulco se cometen muchos abusos, donde han entrado cuarenta y seis navíos del Perú de 1698 a 1701 y de los cuales el Rey no ha recibido un solo centavo, el menor de esos navíos trajo más de cuarenta mil escudos en mercancías. El Gobernador de acuerdo a los oficiales reales estableció como derechos suyos el dos por ciento de la plata amonedada procedente del Perú y veinticinco escudos por cada carga o fardo de mercancías que desembarcaba.[41]

Con pequeños barcos y a manera de navegación de cabotaje, los peruleros salían desde El Callao, Guayaquil o de otro puerto menor del Pacífico sur, como Paita, con destino final a Acapulco. Allí descargaban plata (en pasta y en moneda), cacao, vino, azogue de Huancavelica para abastecer a las minas mexicanas, aceitunas y aceite.[42] La plata peruana circulaba por el interior del virreinato novohispano y, junto con la que se producía localmente, era transferida al Oriente y a Europa. De retorno, estos barcos peruleros traían géneros de la tierra, hierro, canela, pimienta, brea, palo de Brasil y alquitrán. Pero el verdadero interés de los peruleros era adquirir mercaderías de China, de Europa y de Castilla, controladas por los grandes mercaderes novohispanos. Acapulco se erigía así en un canal portuario de primer orden para los

[40] BDG, Mss/1262, fs. 4-5.

[41] Anónimo, "Memorias y Observaciones acerca de la Nueva España en 1702", Ernesto de la Torre Villar. *El Contrabando y el Comercio exterior en la Nueva España*. México: Banco Nacional de Comercio Exterior, 1967, p. 26.

[42] Para un acercamiento más detallado a estos flujos por el Mar del Sur, véase al respecto: Bonialian, *El Pacífico*, pp. 259-308.

peruleros, ya que ahí conseguían los artículos chinos que les estaba prohibido consumir desde 1593 y también les compraban a los novohispanos los bienes europeos. Claro está que esta práctica sistemática generó serios problemas a los peninsulares en la feria de Portobelo de Panamá.

Si bien esta variopinta canasta de bienes movilizados por el Mar del Sur funcionó durante todo el periodo colonial, podríamos identificar tres épocas de auge: *a)* entre 1580 y 1620 cuando la plata del cerro de Potosí adquirió notable importancia en sus trayectos hacia Filipinas vía Acapulco o hacia España vía Veracruz; *b)* entre 1680 y 1740 cuando el cacao de Guayaquil se convirtió en un medio de cambio fundamental de los mercaderes del Sur para saldar las mercaderías extranjeras venidas del puerto novohispano (hasta tal punto que el cacao guayaquileño llegó a reexpedirse por estas décadas a los mercados filipino y asiático) y *c)* entre 1779 y 1783 cuando a raíz de los bloqueos atlánticos en el conflicto militar con Inglaterra, la Corona española legalizó el comercio de la reexpedición de los bienes asiáticos y europeos desde Acapulco hacia el puerto de El Callao.

Puede decirse, con auténtico rigor, que Acapulco contribuyó de manera decisiva para que la Nueva España alcanzara a cuestionar la centralidad peninsular en el mapa imperial del comercio colonial. Este tejido comercial que se hizo en Hispanoamérica y donde la función de Acapulco era clave, erosionaba el bilateralismo monopólico trasatlántico que tendía a la centralidad peninsular. Acapulco contribuía a que la Nueva España controlara los dos más importantes flujos transoceánicos del comercio colonial: el galeón de Manila y las flotas de Veracruz. También fue determinante para los ciclos de contracción y emancipación de un tercero. Nos referimos al flujo ultramarino entre España y Panamá realizado por el galeón de Portobelo, porque las salidas desde Acapulco hacia el Perú de las mercancías y los tejidos extranjeros provocarían su contracción y su crisis, lo que ocasionó un debilitamiento de la relación de dependencia comercial del Perú con la metrópoli. Como bien dice Jaime Olveda, Acapulco y Portobelo terminaban por articularse en una extensa red comercial que los empalmaba, y que llegó incluso a condicionarse mutuamente en sus importaciones y exportaciones.[43] En resumen, Acapulco fue un sitio estratégico que hizo rotar el eje geopolítico de la monarquía hispánica al ubicarse en el centro de un sistema complejo de rutas comerciales que en su conjunto llegaron a constituir un modelo alternativo al oficial. Por

[43] Jaime Olveda. *El comercio entre Guadalajara y Panamá*. México: El Colegio de Jalisco/Embajada de México en Panamá, 2003, pp. 13-15.

otra parte, Acapulco logró forjar un papel preeminente en el comercio imperial por fuera del control metropolitano. Fenómeno similar al de Veracruz, pero en mucha mayor dimensión por su lejanía geográfica con respecto a la cabecera de la monarquía hispánica.[44]

Vale señalar también que esta estructura comercial que situaba a Acapulco como epicentro fue reconocida desde España en varios tramos del periodo colonial, hasta el punto que algunas autoridades políticas intentaron legalizarla. En 1711, el virrey de la Nueva España, duque de Linares, decidió dar cuenta al Consejo de Indias de la fuerza que adquiría el tejido comercial por Acapulco. Le recomendaba aplicar dos medidas que renovarían la fuerza centralista de la Corona: eliminar los topes a las importaciones novohispanas de bienes extranjeros (tanto por la vía de flota de Veracruz como en el comercio del galeón de Manila) y liberar el tránsito de estos bienes desde Acapulco hasta el Perú. Según Linares, con el blanqueo y fiscalización aduanera del tejido mercantil, la Real Hacienda obtendría altos beneficios.[45] El segundo intento lo presentaba en 1727, el propio José Patiño, ministro del Consejo de Indias. Como en ese año la escuadra inglesa comandada por Hossier estaba bloqueando los flujos trasatlánticos, Patiño proponía que Acapulco reemplazara la función de Portobelo y se convirtiera en el centro de almacenamiento y de intercambio de la plata peruana. La decisión no puede ser más que una expresión oculta de lo que en realidad sucedía por las Indias; donde Perú y Panamá tenían una vinculación más regular y consistente con el puerto occidental novohispano antes que con Portobelo.[46] Sin embargo, la Corona española siempre mostró resistencia a su legalización, pues si lo hacía, sería un reconocimiento oficial a la centralidad novohispana en el sistema de comercio imperial.

Al contextualizar en esta realidad más amplia, la tradicional imagen de Acapulco como un mero enclave colonial con el Extremo Oriente resulta insuficiente. Desde finales del siglo XVI lo vemos cumplir un papel fundamental en un proceso mercantil con alta dosis de complejidad, y que llegó a condicionar buena parte de los movimientos trasatlánticos entre España, México y Perú. Lo que pocas veces se mencionó es que funcionó como *válvula secreta* del comercio trasatlántico. ¿A qué nos estamos refiriendo con esta función de *válvula secreta*? A que muchas de las mercancías castellanas y europeas, en

[44] García de León, *op. cit.*

[45] AGI, Lima, vol. 480, s/n de exp., fs. 1-7.

[46] "Instrucciones para desviar hacia Acapulco el producto de la feria de Portobelo", Archivo General de la Nación de México (en adelante AGNM), Reales cédulas, vol. 46, exp. 49, ff. 89-92, año 1727.

especial telas que ingresaban al virreinato por el puerto de Veracruz, eran reexportadas hacia Sudamérica por la vía portuaria de Acapulco, junto con los tan preciados artículos asiáticos. Así es que Acapulco, como puerta clandestina para la exportación de bienes orientales y europeos contribuía a que el comercio trasatlántico entre España y Veracruz se volviera más intensivo. Dispongo de algunas fuentes documentales que dan cuenta de este desconocido fenómeno. Una es la que brinda Pierre Chaunu. En 1609, cuando el mercado novohispano estaba saturado de mercancías extranjeras, los comerciantes sevillanos que habían depositado sus caudales en las flotas destinadas a Veracruz a cargo del general Gutiérrez Garibay, se lamentaban de que "estando cerrada la puerta de Acapulco por el Perú, por donde había mucho consumo, las ventas serían muy inferiores a lo acostumbrado".[47] Lo que allí no se expresaba es que luego de la prohibición de 1593, el consumo peruano, vía Acapulco, continuó realizándose con total normalidad. En el mismo año, una similar interpretación la ofreció el virrey de la Nueva España, Luis de Velasco, para quien todo estaba "tan quieto por no haber venido este año la del Perú ni los mercaderes de allí".[48] La breve cita recuperada por Chaunu y el parecer del virrey nos brindan señales de que hubo una mayor apuesta a la inversión en las flotas por los cargadores sevillanos y un menosprecio o desinterés por los galeones de Portobelo. De este modo, Acapulco contribuía a que el comercio trasatlántico novohispano amortiguara la crisis del comercio español por la vía de Portobelo. Se presentó como una vía reguladora de las cantidades de mercancías extranjeras que circularon por el virreinato de la Nueva España. Se ubicaba como el ente portuario que equilibraba, por un lado, las importaciones de mercaderías orientales y las ingresadas por la vía terrestre novohispana de sus pares europeas y, por el otro, con la reexportación hacia el Perú de ambas. En consecuencia, Acapulco habría determinado el sistema de precios de los géneros chinos y europeos para el consumo novohispano, como en gran parte de la América hispana. Se puede afirmar también que Acapulco fue el punto de irradiación de productos asiáticos, no sólo de elite, sino para el consumo masivo por los mercados de la Nueva España, Centroamérica, Perú hasta llegar al mismo puerto de Buenos Aires.

La articulación entre el comercio del Atlántico y del Pacífico dada por Acapulco no implica suponer un Pacífico con falta de autonomía, que sólo

[47] Pierre Chaunu. *Seville et Atlantique, 1500-1650*. París: Libraire Armand Colin, tomo v, 1955-1959, pp. 291-292.

[48] AGI, México, 27, N. 66, f. 6.

respondió a los dictados de la coyuntura Atlántica. En este sentido, como hipótesis generalizada para todo el periodo colonial, Chaunu afirmó que Acapulco, como punto nodal para el ámbito marítimo del Pacífico, representó la "simple prolongación de los intercambios del Atlántico, careciendo de dinámica propia el Pacífico". Fueron las islas Filipinas lo único propiamente Ibérico en el gran océano. Si algo del Pacífico le perteneció a la monarquía española fue un galeón que, según Chaunu, habría vivido más sujeto y dependiente "al Atlántico de Sevilla". Este autor no dudó en afirmar que el comercio por el Pacífico no tuvo la capacidad de alterar e influenciar el destino europeo-atlántico.[49] Más aún, el Pacífico no pasó de "ser una importante fracción de las divisiones de un Atlántico que ha devorado todo". Su análisis cuantitativo acerca del galeón de Manila le permite concluir que el Pacífico sufrió "de un tráfico débil y mal hilvanado, incapaz, hasta la segunda mitad del siglo XIX, de cubrir las apariencias de un espacio Pacífico".[50]

Nuestra postura es por completo opuesta a la Chaunu. Como he intentado fundamentar en un trabajo previo, la vida mercantil por el puerto de Acapulco con sus extensiones mercantiles hacia Filipinas, Perú y el interior novohispano fue el *verdadero* Pacífico colonial. Si para Chaunu, el Pacífico podría definirse como "el Pacífico de los Ibéricos" o "Las Filipinas y el Atlántico", aquí me inclino a definirlo como un "lago indiano" un Pacífico unido, homogéneo y autónomo. Esta mirada espacial que supera la visión *galeonista* del Pacífico ya nos distancia de aquella interpretación. Así entendido, no sería arriesgado pensar que el Pacífico llegó a influir en el área atlántica: promocionando el circuito España–Veracruz y provocando la contracción del eje España–Portobelo.[51] Más aún, estamos en presencia de un océano independiente, con la capacidad de influenciar al horizonte marítimo del Atlántico. Y esto fue así porque gozó de una dinámica propia, y de una coyuntura privativa, contrarias a la atlántica.

Por otro lado, he afirmado que la estructura comercial del Pacífico que se formó con epicentro en Acapulco fue quizá la muestra de un crecimiento interno de las economías del Perú y de la Nueva España. Este desarrollo no llegó a expresarse ni en el comercio trasatlántico peninsular ni en un "tesoro americano" en España; espejo engañoso si se trata de ponderar la complejidad y el crecimiento de las economías coloniales. Y es que la vida oculta de

[49] Chaunu, *Las Filipinas*, p. 22.
[50] *Ibid*., p. 23.
[51] Mariano Bonialian. "México: epicentro semiinformal del comercio hispanoamericano, 1680-1740", *América Latina en la Historia Económica*, 35, 2011, pp. 7-27.

Acapulco fue también una de las más claras expresiones que refuerzan la crítica a la engañosa "crisis del siglo XVII" en Hispanoamérica.[52] Las señales más contundentes pueden encontrarse en las importantes salidas de monedas de plata hacia China, en el comercio intercolonial y en la extracción de importantes cantidades de bienes extranjeros para su consumo por Hispanoamérica.

[52] Chaunu, *Séville et l´Atlantique*.

EL COMERCIO ENTRE NUEVA ESPAÑA Y FILIPINAS, SEGÚN UN ALEMÁN DEL SIGLO XVIII

Laura Ibarra García
Universidad de Guadalajara

El objetivo de este texto es presentar en español el documento escrito por un alemán del siglo XVIII acerca del intercambio comercial entre la Nueva España y las Filipinas e indagar los motivos que lo condujeron a escribirlo, considerando la situación socioeconómica de Europa en ese entonces.[1] El manuscrito fue publicado originalmente en Dresde, en 1763, con el título *Completa descripción del comercio español que se realiza entre la ciudad de Manila, en la isla Filipina de Luzón, y el puerto de Acapulco, en la costa mexicana*. A continuación se inserta la traducción de buena parte del texto. Los comentarios, aclaraciones e información adicional aparecen en las notas de pie de página.

> Si se toman en cuenta los pueblos de la periferia que rodean la ciudad, Manila es muy grande. Estos pueblos suman quince, son habitados por indios, tagales[2] y otras personas, y gobernados por un alcalde […] En el barrio periférico que está a solamente cien

[1] Existen también otros diarios de viaje que informan de las experiencias en el galeón de Manila. Entre ellos, el del aventurero italiano Gamelli Careri, quien describió el viaje transoceánico de medio año de Manila a Acapulco como una auténtica pesadilla, plagado de alimentos en mal estado, brotes epidémicos y tormentas ocasionales. Véase Gamelli Careri. *Giro del Mondo.* EU: Palala Press, 2015. Y el del comerciante florentino Francesco Carletti, quien navegó desde Acapulco a las islas Filipinas, hasta llegar a la isla de Luzón, donde permaneció un año. Véase Francesco Carletti. *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo 1594-1606*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2002.

[2] En las fuentes, hasta el siglo XIX, los aborígenes del este de Asia eran llamados comúnmente indios. Se conocía como tagales (en el texto original en alemán aparece "Togalen") a la población más importante de Filipinas, que residían principalmente en la parte media de Luzón. Su idioma era el tagalog que, con el nombre de filipino, continuó desarrollándose como lengua nacional.

pasos de la puerta del Parián,[3] residen los comerciantes chinos llamados *sangleys*.[4] Este barrio tiene muchos callejones, llenos por ambos lados de tiendas que ofrecen artículos de seda, bella porcelana y otras mercancías. Aquí es posible encontrar a todos lo artesanos y artistas que uno pueda pedir. Ya que los españoles por su altanería no quieren vender ni comprar, toda su riqueza está en manos de los sangleyes, lo que da a estas personas la posibilidad de ganar algo con ello. Solamente en el Parián viven más de tres mil sangleyes,[5] sin contar aquellos que viven temporalmente en la isla y que suman, al menos, otros tres mil. Anteriormente sumaban hasta cuatro mil; sin embargo, la mayoría perdió la vida en las rebeliones que ellos mismos urdieron.[6] Por ello, la corte española los expulsó de la isla. Pero esta prohibición no ha sido respetada. Cada año llegan entre cuarenta y cincuenta champanes[7] con todo tipo de mercancía a Manila, pues aquí pueden obtener mayores ganancias que en China.

Debo mencionar también el puerto de Manila, que es uno de los más famosos del mundo. La ciudad de Cavite o Cabite, de la que el puerto recibe su nombre, está a tres millas españolas del sur de Manila, en una lengua de tierra bastante delgada; tiene por un lado el mar y por otro el puerto […]El puerto tiene la forma de media luna. Si bien ahí uno está bien protegido de los vientos del sur, la seguridad ante los vientos del norte es muy mala, de modo que los grandes barcos tienen que estar muy cerca de tierra, para que dicho viento no los dañe. Por lo general, todos los barcos que se requieren para el comercio con Acapulco están ahí. Aquí se pueden ver de manera constante entre doscientos y trescientos indígenas, a veces hasta seiscientos, que trabajan cargando los barcos de guerra y los galeones españoles. La madera en esta isla no solamente es dura y pesada, los tablones son tan anchos y están tan bien recubiertos, que los españoles presumen que ninguna bala de cañón logra atravesarlos […][8]

En la isla, los gastos de la Caja Real son tan grandes que, dejando a un lado los ingresos, todos los años deben enviar 250000 piezas de octavos desde Nueva España.[9] Esta isla es útil y apreciada por los españoles debido a su ubicación tan favorable para el comercio, tanto con respecto a los sitios de donde provienen las especias, como con China y otras regiones en India. La misma Manila está situada entre los países más ricos

[3] Originalmente era el mercado de seda de la ciudad (alcaizería); más tarde pasó a ser la residencia de los comerciantes chinos que tenían su propia forma de administrarse y su propia jurisdicción.

[4] La palabra sangley probablemente viene de *shang-lü* y significa comerciante viajero.

[5] Según un censo oficial, en el año de 1754 en el barrio del Parián había 232 chinos cristianos y 2 482 chinos paganos.

[6] Estas rebeliones en su mayoría eran en realidad actos de venganza de los habitantes del lugar, quienes fueron incentivados por los comerciantes españoles y aborígenes. Por lo general, la causa era la envidia que los chinos despertaban por su habilidad para el comercio y su laboriosidad.

[7] Los sampanes eran pequeños barcos chinos apropiados más bien para navegar en las costas y en los ríos, con una tripulación de cuatro o cinco hombres. Es probable que los champanes que viajaban a Manila hayan sido un poco más grandes y hayan tenido una mayor tripulación.

[8] En la construcción de barcos fueron obligados a trabajar en especial aborígenes de la provincia de Pampanga. Por este motivo, en esta zona se presentaron varias rebeliones.

[9] Se refiere al situado, la subvención anual de la Corona española que era enviada desde la tesorería virreinal en México a Manila. Las sumas oscilaban de forma importante.

de las Indias orientales y occidentales […] Ahí está la plata del Perú y de la Nueva España; los diamantes de Golconda;[10] los topacios, safiros y canela de Ceilán; la pimienta de Java; el clavo y la nuez moscada de las Islas Molucas; los rubíes y el alcanfor de Borneo; perlas y costosos tapetes de Persia; caucho, benjuí y marfil de Camboya; almizcle de Lequios;[11] las sedas de Bengala; y los productos de algodón, la porcelana y los objetos lujosos de China. Mientras estaba permitido el comercio con Japón, cada año llegaban a Manila dos o tres barcos con la plata más fina, ámbar, productos de seda y objetos laqueados, que eran intercambiados por pieles, cera, y todo tipo de frutas. En una palabra, es fácil imaginar las ventajas que tiene Manila si se piensa que el barco que parte a Acapulco regresa con dinero en efectivo y con una ganancia de cuatro a uno […]

Ahora voy a referirme al comercio mismo que se realiza desde Manila a Acapulco en Nueva España. Este comercio es, al mismo tiempo, el motivo del comercio que existe entre Manila con China y otros países en las Indias orientales. Este último comercio consiste preponderantemente en aquellas mercancías con las que se piensa proveer a los reinos de México y de Perú: especias, todo tipo de sedas chinas y mercancías elaboradas, en especial medias de seda, de las cuales se transportan en los barcos anuales no menos de cincuenta mil pares; además, gran cantidad de tejidos de la India, entre ellos, muchos artículos de algodón tanto fino como burdo que se usan mucho en América, junto con otras pequeñas cosas, como trabajos de orfebrería, producidos principalmente en Manila por los chinos o por los llamados sangleyes. Todas estas mercancías son transportadas a Manila y de ahí cada año en uno o más barcos al puerto de Acapulco.

Sin embargo, el comercio a Acapulco no está permitido a todos los habitantes de Manila; una institución especial controla el comercio tal como sucede en Cádiz con los barcos que parten a las Indias occidentales. Los barcos utilizados los proporciona el rey de España, quien paga también a los oficiales y los marineros.

La carga de estos barcos se divide en cierto número de boletas de igual tamaño.[12] Estas boletas se distribuyen entre los conventos de Manila, en especial entre los jesuitas, para asegurar la manutención de las misiones dedicadas a la difusión de la religión católica. Por ello, estos conventos tienen el derecho de enviar en los barcos de Manila tantas mercancías como carga señalan sus boletas. En caso de que no consideren pertinente participar en este comercio, tienen la libertad de vender este privilegio. Y ya que los comerciantes a quienes les transfieren su parte a menudo no tienen capital, los conventos

[10] Ciudad de la India, cerca de Haiderabad. El príncipe de Golconda obtenía considerables ingresos de la extracción de piedras preciosas, los campos de las minas eran de los lugares visitados por los viajeros europeos en la India.

[11] El almizcle se obtenía en India de una segregación del venado almizclero y se usaba para preparar cosméticos y en perfumería.

[12] Estas boletas daban derecho a una parte de las mercancías transportadas. Había tantas boletas como partes o secciones en el barco. Por lo general se repartían 1 500 boletas con un valor de entre 200 y 250 pesos. Buena parte correspondía al gobernador y al capitán general de las Filipinas. También eran beneficiados las corporaciones religiosas, los miembros de los ayuntamientos y los favoritos del capitán general. Una cuota determinada estaba reservada para las viudas de los ciudadanos españoles en Manila. Quienes no tenían ningún capital vendían su parte a comerciantes, aunque esto oficialmente estaba prohibido.

tienen la costumbre de anticipar una cantidad considerable de dinero, lo que se conoce como "préstamo a la gruesa".[13]

El comercio está limitado por ordenanzas reales a cierta suma que determina el cargamento anual. Algunos manuscritos españoles mencionan que este límite asciende a 600 000 talares; sin embargo, el cargamento anual supera con certeza esta suma. Y aunque es difícil determinar a cuánto asciende, se puede inferir que el pago por las mercancías vendidas no es menor a tres millones de talares […]

El comercio de Manila a Acapulco y el tornaviaje se realizan con un barco, máximo dos, que parten en julio y llegan a Acapulco en diciembre, enero o febrero. Cuando han vendido sus mercancías, retornan en marzo a Manila, a donde llegan por lo regular en junio, de modo que el viaje de ida y vuelta dura casi todo un año.

Si bien para el viaje no se requiere más que una sola nave, un barco ya está listo para zarpar cuando el otro llega. En caso de un siniestro, siempre hay en Manila tres o cuatro barcos disponibles para que el comercio no tenga que posponerse […]

Cuando el barco a Manila ha sido cargado y está listo para zarpar, parte a mediados de julio y, con ayuda del monzón occidental, que inicia en ese tiempo, sale al mar desde el puerto de Cabite. Pero a los barcos les resulta muy difícil navegar en dirección al este, pues la ruta cruza islas y canales, lo que hace que los españoles, debido a su impericia en cuestiones de navegación, estén en gran peligro. En ocasiones es hasta finales de agosto cuando pueden alejarse completamente de tierra.

Cuando han recorrido esta ruta a través de las islas, continúan en dirección al este-noreste hasta alcanzar una latitud de treinta grados; ahí esperan los vientos occidentales, que les permiten navegar hacia la costa de California. En toda esta ruta, desde las Islas Filipinas hasta la costa de California, de acuerdo con el testimonio de todos los marinos españoles, no se ha encontrado ni un solo puerto ni siquiera una rada apropiada, de modo que desde que el barco de Manila deja de ver tierra, nunca arroja su ancla hasta llegar a las costas de California, y en ocasiones hasta que alcanza su punta sur […] Normalmente, el galeón llega a Acapulco a mediados de enero. Sin embargo, este viaje es tan incierto que a veces llega un mes antes y otras veces permanece en el mar un mes más […]

[13] El *Diccionario de la Real Academia Española* define este préstamo como "Contrato por el que alguien presta a otra persona cierta cantidad sobre objetos expuestos a riesgos marítimos, con la condición de perderla si estos se pierden y de que, llegando a buen puerto, se le devuelva la suma con un premio convenido". En el texto original, Sinapius agrega un pie de página que dice lo siguiente: "En los barcos y en las ciudades costeras, el préstamo a la gruesa ocurre cuando un navegante, marinero o armador naviero de un barco, toma dinero para hacer alguna ganancia durante la travesía y comprar mercancía". Tal dinero era recibido sin ningún otro seguro ni garantía que su nombre, su honor y su suerte. De ahí que los intereses eran altos, a menudo de 25% o más. Mientras que el barco con las mercancías se mantenía a salvo, tenía preferencia sobre todos aquellos que pudieran presentar reclamaciones. Pero realmente este dinero debía ser invertido en mercancías, o servir para el propósito para el que había sido entregado. Pero en caso de que el barco se hundiera, también la garantía y el capital se perdían. No podía ser devuelto al navegante que recibió el dinero ni al armador ni a los cargadores; el reclamo se quedaba sujeto al piso del barco. De ahí que los franceses llamaran a esto "a grosse aventure".

Cuando el galeón de Manila arriba a Acapulco, ancla de su lado occidental, donde hay dos árboles especiales, y es descargado con la mayor velocidad posible. Entonces, toda la ciudad de Acapulco, que hasta ese momento era casi un desierto, se llena de inmediato de comerciantes procedentes de todas las partes del reino de México. Tan pronto se descarga y se vende la mercancía, se suben a bordo el dinero y la carga destinada a Manila, así como las provisiones y el agua, y el barco se prepara para salir al mar con la mayor rapidez posible. En ello, efectivamente, no se pierde tiempo, pues el capitán tiene e la orden expresa de abandonar el puerto de Acapulco y emprender el viaje de retorno antes del primero de abril, según el nuevo calendario. Aquí hay que señalar que el pago de las mercancías transportadas a Acapulco se hace en gran parte con dinero en efectivo, por lo tanto, el resto del cargamento no tiene mucha importancia. Además del dinero, el resto de las mercancías incluye cochinilla o índigo; en menor cantidad, conservas de frutas que crecen en las colonias americanas, junto con algunas baratijas europeas para el tocador de las mujeres en Manila y algunos vinos españoles, especialmente el vino que en Inglaterra llaman Tent y Sherry, que está destinado para que los sacerdotes los consuman en la administración del sacramento.

[…] La diferencia en el cargamento del viaje y el tornaviaje a Manila origina una curiosa variación en la forma en que debe prepararse el barco para estas dos travesías. Cuando el galeón de Manila zarpa con gran cantidad de objetos pesados, no queda espacio para poner los cañones en la parte más baja, sino que se guardan en los compartimientos hasta llegar a Cabo San Lucas. Su tripulación sólo incluye al personal indispensable para la seguridad del barco, para no tener que cargarlo más con mayores provisiones. Sin embargo, ya que en el viaje de retorno de Acapulco su carga ocupa un espacio menor, los cañones son ubicados en la parte más baja (al menos así debía ser) antes de que abandone el puerto, y la tripulación es más numerosa debido a que cuenta con mayor número de marineros y con una o dos compañías destinadas a fortalecer la guarnición de Manila. Y aunque muchos comerciantes viajan en el galeón a Manila, el número total de gente en el tornaviaje es menor a seiscientos, y no tiene dificultad para encontrar sitio, dado el poco espacio que ocupa el dinero.

Cuando el galeón ha sido cargado para su viaje de retorno, el capitán, después de abandonar el puerto de Acapulco, se dirige hasta el grado trece o catorce y navega en este paralelo hasta que logra avistar la isla de Guam, una de las Islas Ladrónicas o Mariánicas.

Debido a la baja profundidad de las aguas en San Bartolomé y en la Isla Gasparico, se les informa a los capitanes que, para evitar la navegación en la oscuridad a través de la Islas Ladrónicas, se ha dado la orden de que durante todo el mes de junio todas las noches en la región más alta de la isla de Guam y Rota se encienda un fuego y se mantenga hasta la mañana siguiente. En Guam hay una pequeña tripulación española que se mantiene con el propósito de custodiar la exploración del galeón y prestarle toda la ayuda posible.

La pregunta que surge aquí es, ¿cuál fue el interés que motivó al autor del texto, un alemán del siglo XVIII, a reseñar el viaje del galeón de Manila?

Aunque en el resumen publicado en el tomo IV del libro *Economía y comercio de las potencias coloniales. Documentos sobre la historia de la expansión europea (Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche. Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion*) de Verlag C. H. Beck se menciona que el autor es anónimo, el texto original incluye el nombre de Johann Christian Sinapius (1741-1807), un alemán de 22 años, quien en 1763 publicó este folleto de 32 páginas con el título de *Completa descripción del comercio español entre la ciudad de Manila en la isla Filipina de Luzón y el puerto de Acapulco en la costa mexicana, junto con un informe sobre estas dos ciudades y de la riqueza que regularmente transporta el barco que viaja entre ellas*.

En el siglo XVIII, los títulos largos eran comunes, pues se formulaban con la intención de que dieran una idea lo más completa posible del contenido del libro. El folleto de Sinapius no es la clásica descripción literaria de un viaje, como sucede en mucha de la literatura surgida desde el siglo XV, la cual gozaba de una gran preferencia entre los círculos letrados. El alemán nunca estuvo en Manila o en Acapulco. Para su trabajo utilizó una colección de informes de viajeros,[14] así como las memorias del almirante George Anson, un refinado pirata.[15] Al igual que John Drake en el siglo XVIII, el almirante Anson, con la complacencia de la Corona inglesa, atacó las colonias americanas y los barcos españoles. El botín más grande lo obtuvo del galeón de Manila *Nuestra Señora de Covadonga*, del que logró apoderarse en 1740. La riqueza del *Covadonga* era tal que los marineros tardaron una semana en trasladar su carga al navío inglés; su principal cargamento eran 112 sacos y seis cofres llenos de monedas de plata, en total 130 000 piezas, que pasó en buena parte a manos de Anson.

[14] Esta colección fue publicada con el título *Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und Lande; oder Sammlung aller Reisebeschreibungen, welche bis itzo in verschiedenen Sprachen von allen Völkern herausgegeben worden, und einen vollständigen Begriff von der neuen Erdbeschreibung und Geschichte machen: Worinnen der wirkliche Zustand aller Nationen vorgestellet, und das Merkwürdigste, Nützlichste und Wahrhaftigste in Europa, Asia, Africa und America, in Ansehung ihrer verschiedenen Reiche und Länder; deren Lage, Größe, Grenzen, Eintheilungen, Himmelsgegenden, Erdreichs, Früchte, Thiere, Flüsse, Seen, Gebirge, großen und kleinen Städte, Häfen, Gebäude, u.s.w. wie auch der Sitten und Gebräuche, der Einwohner, ihrer Religion, Regierungsart, Künste und Wissenschaften, Handlung und Manufacturen, enthalten ist; Mit nöthigen Landkarten nach den neuesten und richtigsten astronomischen Wahrnehmungen und mancherley Abbildungen der Städte, Küsten, Aussichten, Thiere, Gewächse, Kleidungen, und anderer dergleichen Merkwürdigkeiten, versehen durch eine Gesellschaft gelehrter Männer im Englischen zusammen getragen und aus demselben ins Deutsche übersetzt*. Tomo 11. Leipzig: Arkstee und Merkus, 1753. La serie de descripciones de viajes empezó en 1748 con el primer tomo y finalizó en 1774 con el tomo 21. En el prólogo de su texto, Sinapius menciona que: "La mayoría de la información siguiente la tomé de la descripción del viaje de Lord Anson así como de la *Historia general de viajes por mar por tierra*, principalmente del tomo 11, y de la obra del capitán Salmon *Estado actual de las islas orientales*".

[15] George Anson. *A Voyage Round the World in the Years 1740-4*. London: Dent, 1761. Acerca de la vida de Lord Anson véase el artículo de John Knox Laughton, *Dictionary of National Biography*, vol. 2.1885–199.

Las memorias del almirante Anson aparecieron en 1761, un año después de su muerte. Al año siguiente, Sinapius publicó su folleto en Dresden, la ciudad residencia de los reyes sajones. Pero, ¿cuál fue el propósito de Sinapius al describir el comercio del galeón de Manila?, ¿deseaba sólo entretener a sus lectores o tuvo otra intención?

La biografía del alemán proporciona un primer indicio acerca de sus motivos para escribir el texto. El autor, como se mencionó, no era narrador de viajes, sino un comerciante que en tiempos posteriores y hasta su muerte en 1807, escribiría varios libros de temas comerciales y económicos. El más conocido fue publicado también en español y en francés; en español lleva por título *Cartas mercantiles y morales*.[16] Su interés por las relaciones económicas internacionales se manifestó sobre todo en la publicación en tres tomos de la *Descripción breve de los países más distinguidos de Europa*.[17] El primer volumen –escrito en 1774–, que aborda aspectos comerciales, geográficos y estadísticos de Silesia, disgustó a la censura prusiana y se prohibió su publicación en Prusia, sin ofrecer razón alguna.[18] Como algunos ejemplares del libro, impreso en Sajonia, consiguieron pasar la frontera y llegar a Prusia, Sinapius se volvió más cauteloso. El segundo tomo fue publicado hasta después de su muerte, cuando Prusia estaba ocupada por las tropas de Napoleón.[19]

Cuando un comerciante escribe y publica acerca del comercio, seguramente tiene algún propósito y éste puede discernirse si se toman en cuenta los hechos históricos que enmarcaron la edición. Cuando Sinapius publicó su folleto, apenas habían pasado pocos meses que la guerra de los Siete Años (1756-1763) había llegado a su fin. Esta guerra, como la de la Sucesión española (1701-1714) medio siglo antes, fue por motivos económicos; en ella intervinieron las potencias de ese entonces, con el fin de proteger o ampliar su dominio.[20] Esta última estalló debido a que el rey español Carlos II falleció sin dejar herederos, pero en realidad la cuestión esencial fue una disputa

[16] Johann Christian Sinapius. *Briefe für Kaufleute: Nebst einer Abhandlung über Wechselbriefe*. Hamburgo-Leipzig: Matthiessen, 1782.

[17] Karl August von Struensee y Johann Christian Sinapius. *Kurzgefasste Beschreibung der Handlung der vornehmsten europäischen Staaten*. Tomo I. Leipzig: Siegert, 1779; tomo 2.1, Leipzig, 1779; tomo 2.2, Leipzig, 1782.

[18] Pamela E. Selwyn. *Friedrich Nicolai as Bookseller and Publisher in the Age of Enlightenemnt 1750-1810*. University Park, The Pennsylvania State Univesity Press, 2000, p. 201.

[19] Johamnn Christian Sinapius. *Schlesien in merkantilistischer, geographischer und statistischer Hinsicht*. Ackermann und Beygang, 1806, t. II.

[20] Stefan Smid. *Der Spanische Erbfolgekrieg: Geschichte eines vergessenen Weltkriegs (1701-1714)*. Colonia: Böhlau, 2011; Matthias Schnettger. *Der Spanische Erbfolgekrieg*. Munich: *Beck,* 2014.

entre las potencias navales y comerciales de la época, Inglaterra y Holanda, por el dominio comercial en Europa, África y América. En este comercio se negociaban mercancías europeas, esclavos africanos y el tabaco y el azúcar americanos.[21]

En la guerra de los Siete Años, Federico II, el Grande, rey de Prusia, pretendió asegurar su dominio sobre Silesia, provincia que le había arrebatado a Austria, y apoderarse del reino de Sajonia.[22] Prusia era un país pobre en materias primas y poseía muy pocas manufacturas, por lo que quiso adueñarse tanto de Silesia como de Sajonia, esta última muy rica en ambas cosas. Sajonia fue uno de los principales escenarios de la guerra y la ciudad de Dresde fue atacada en repetidas ocasiones por las tropas prusianas.

La guerra terminó tal como había empezado: Prusia conservó Silesia y Sajonia mantuvo su soberanía, lo que evitó que sus manufacturas, sobre todo la de porcelana real de Meissen, cayeran en manos de los prusianos. Este conflicto afectó la producción y la comercialización de esta porcelana, que era transportada en barcos holandeses a lo largo del río Elba hasta llegar a Hamburgo.

Durante el siglo XVII, en la época de la dinastía Ming, la porcelana china había sido un producto muy valorado en las cortes europeas, cuyo comercio compartían holandeses y españoles. Debido a las rebeliones que terminaron con la sustitución de la dinastía Ming por la dinastía Qing, el comercio de esta porcelana se vio seriamente afectado, lo que abrió la puerta para que Japón participara con sus propios productos de porcelana, pero los clientes europeos, después de su entusiasmo inicial por la exótica porcelana china, exigieron cada vez más motivos europeos en la decoración de platos y jarrones.[23]

En estos momentos, la porcelana de Meissen empezó su exitosa carrera.[24] Al inicio del siglo XVIII, el alquimista alemán Johan Friedrich Böttger, en su búsqueda por producir oro, encontró un procedimiento para fabricar porcelana que, en muchos aspectos, fue superior a la china.[25] En 1710, la fábrica de porcelana real en Maissen se construyó en una fortaleza para proteger la

[21] Kenneth Morgan. *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660–1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001; Herbert Klein. *The Atlantic Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.

[22] Sven Externbrink. *Der Siebenjährige Krieg (1756-1763): Ein europäischer Weltkrieg*. Munich: Oldenbourg, 2010.

[23] John Carswell. *Blue and White Chinese Porcelain and Its Impact on the Western World*. Chicago: University of Chicago, 1985.

[24] Ulrich Pietsch y Peter Ufer. *Mythos Meissen: Das erste Porzellan in Europa*. Dresde: Saxo-Phon, 2008.

[25] Willi Goder. *Johann Friedrich Böttger*. Stuttgart: Kollmer, 1982.

producción de ojos curiosos. Para la casa real sajona, este taller manufacturero se convirtió en una fuente muy importante de ingresos. La porcelana con el símbolo de dos sables cruzados en la parte inferior de los platos o de las figuras, pasó a ser un objeto altamente apreciado en muchas partes del mundo.

Al terminar la guerra, en 1763, el reinicio de la producción de porcelana no tuvo obstáculos; pero, ¿cuál era la situación con la competencia más allá del continente europeo? El folleto de Sinapius contribuye a dar respuesta a esta pregunta. No era raro que alguien escribiera un libro destinado a un pequeño grupo de interesados que lo leía y luego lo comentaba. Si ahora consideramos este texto desde una perspectiva histórica, los comerciantes de esa época buscaban información acerca de asuntos comerciales. Aun cuando el folleto refleja la situación de 1740, ofrecía suficiente información para atraer a comerciantes lectores. Sinapius buscaba dejar claro que la porcelana que transportaba el galeón de Manila no representaba ninguna competencia para la de Meissen y que, por el contrario, se podría ampliar el comercio con España y, en caso de ser posible, con la América española.

Dos años después de la publicación del folleto de Johann Christian Sinapius, surgió en Inglaterra un procedimiento que sumió en una severa crisis a todas las fábricas de porcelana en el continente europeo, como la de Sevres, Viena o Nymphenburgo. El empresario y alfarero Josiah Wedgewood logró producir un material muy similar a la porcelana llamada Wedgewoodware e iniciar, con ayuda de la máquina de vapor, la producción en serie y comercializarla en todo el mundo.[26]

Además del interés comercial de Sinapius, es importante mencionar que la literatura de viajes tuvo en el siglo XVIII y a principios del XIX en Alemania un número considerable de lectores que se interesaba por los países y viajes lejanos. El mismo Sinapius, en el prólogo de su texto, menciona su intención de recabar la información "mejor y más actualizada sobre el imperio español en América", tal como existía ya respecto al imperio británico en América: "Me esforzaré por presentar esta información de modo que pueda contribuir significativamente a la descripción de estas regiones, la cual es, en efecto, muy incompleta, además de pretender satisfacer la curiosidad por conocer de las personas, que se interesan por la historia de países extranjeros de nuestro tiempo".

[26] Brian Dolan. *Wedgwood: The First Tycoon*. New York: Viking Adult, 2004.

LOS INTERCAMBIOS CULTURALES

NEGRITUD Y ESCLAVITUD *AETA*: COOPERACIÓN EN EL FORTALECIMIENTO HISPANO EN FILIPINAS, 1565-1650

Ostwald Sales-Colín Kortajarena
Universidad Autónoma Metropolitana/Azcapotzalco

Filipinas se constituyó en la posesión más apartada, costosa y conflictiva de todas las que formaron parte de la monarquía española. Apartada, porque estaba a más de un año tiempo–distancia de la metrópoli y a 2 800 leguas del virreinato de la Nueva España. Costosa, porque aunque mantenía una amplia autonomía política en el ámbito administrativo, no sucedía así en el económico, por ello era necesario e imprescindible subvenir la presencia española en Asia al enviar desde la ciudad de México un conjunto de recursos llamados genéricamente socorros: *a)* efectos y víveres para la administración civil, religiosa y militar avecindada en Manila; *b)* un situado destinado para gastos de guerra, misiones, sueldos y presidios; y *c)* gente de mar y de guerra, entre los que viajaban forzados y reclutas, o sea, una partida de soldados que, en circunstancias normales, llegaba a cuentagotas.[1] Y conflictiva,[2] ya que vivió un estado de guerra constante, mucho más heterogéneo y encarnizado con respecto a la América española, al mantener fuertes rivalidades con los enemigos

[1] Luis Alonso Álvarez. *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español*, 1565-1800. México-Coruña: Instituto Mora Universidade da Coruña, 2009, pp. 261-299; del mismo autor, "La ayuda mexicana hacia el Pacífico: socorros y situados en Filipinas, 1565-1816", C. Marichal y J. Grafenstein (coors.). *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*. México: Colmex/Instituto Mora, 2012, pp. 251-293; Ostwald Sales-Colín. "La escasez de soldados en las Filipinas de la primera mitad del siglo XVII", A. Gutiérrez y M.L. Laviana (coors.). *Sevilla, Estudios sobre América, Siglos XVI-XX*. Asociación Española de Americanistas, 2005a, pp. 775-794.

[2] Manel Ollé. "La formación del Parián de Manila: la construcción de un equilibrio inestable", P. San Ginés (ed.). *La investigación sobre Asia-Pacífico en España*. Granada: Editorial Universidad de Granada, 2006, p. 44; Antonio García-Abásolo. "Formas de alteración social en Filipinas. Manila, escenario urbano de dramas personales", *Un océano de intercambios: hispanoasia 1521-1898*. tomo 1. Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores, 2008, pp. 257-262.

externos que eran los portugueses asentados en la región entre 1565-1588;[3] con los chinos, muy especialmente con Limahong, cuya ofensiva contra Manila duró desde noviembre de 1574 hasta agosto de 1575, luego en 1593 un grupo de 250 chinos se alzó durante una travesía para realizar una entrada a Ternate y mató a Gómez Pérez Dasmariñas,[4] más dos sublevaciones de los sangleyes del parián de Manila hacia los años 1603 y 1639. También estaba latente la recurrente espiral que supuso la guerra hispano–holandesa de toda la primera mitad del siglo XVII. En cuanto a los enemigos internos, estaban aquellos pueblos no sometidos al dominio hispano, como los malayo–mahometanos de las islas de Mindanao y Joló que mantuvieron una guerra de guerrillas constante durante toda la presencia española, además de los que habitaban en lugares alejados y de difícil acceso; por ejemplo, los balanes, calingas, catatangas, guinaanes, ifugaos, itetapanes, isnallas, quianganes, sambales y aetas, entre otros.

Sobre esta triple realidad del archipiélago filipino, como una posesión apartada, costosa y conflictiva, interesa resaltar lo relacionado con la conflictividad interna para explicar que una de las repercusiones del viaje de López de Legazpi a Filipinas fue la incesante necesidad de realizar una conquista interna de las islas, con la finalidad centrada en domeñar y cristianizar a los habitantes *in situ*. Entonces, la cooperación *aeta* a la que me refiero podría abordarse, inicialmente, en tres partes: la llamada consolidación hispana en las islas, la negritud y la esclavitud, que se sitúa en un espacio de intercambios, complementariedades y reciprocidades donde no existía el sentido de frontera tal como lo percibimos hoy día desde la perspectiva ratzeliana, límites fijos, inmóviles, sobre líneas cartográficas claramente perceptibles como elementos divisorios. Por el contrario, más bien es necesario destacar las mutuas interacciones, diversidades y originalidades entre los grupos españoles y los que no lo eran, de los que surgieron numerosas influencias que fueron el resultado no necesariamente de la armonía ni de la cordialidad, en un ambiente caracterizado por la tensión constante basada en una conquista inacabada en el interior del archipiélago.

[3] Patricio Hidalgo Nuchera. *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la conquista del archipiélago de San Lázaro*. Madrid: Miranguano/ Polifemo, 1995, pp. 38 y 51.

[4] Ollé, *op. cit.*, p. 44.

Primer nivel de análisis: la llamada consolidación hispana

El ánimo español expansionista que recorría el sureste asiático desde la segunda mitad del siglo XVI tuvo eco durante la primera mitad del siglo XVII, época decisiva en el archipiélago filipino conocida como "consolidación de la presencia hispana".[5] En esta primera mitad del siglo XVII se instrumentaron varios programas para ocupar el Moluco[6] (1606), Matheo[7] (1621-1625) y la Isla del Norte[8] (1626). Se muestra el radio de expansión de más amplio alcance sobre Asia oriental y las riberas del Mar de China. En conjunto constituyeron un intento significativo como parte de los proyectos donde se observa un afianzamiento de la presencia española en Filipinas, avanzando a las regiones más meridionales del archipiélago como Mindanao; además, se detecta un estado de "continuo acoso" con la presencia de dos guerras endémicas: la hispano-holandesa, en el norte,[9] y la hispano-mahometana, en el sur.[10]

El reino asiático[11] no experimentaba precisamente momentos de bonanza, pues hubo levantamientos sangleyes, revueltas indígenas como reacción

[5] María de Lourdes Díaz-Trechuelo. "Las Filipinas, en su aislamiento, bajo el continuo acoso", *Historia General de España y América. América en el siglo XVII. Evolución de los reinos indianos*. tomo IX-2. Madrid: RIALP, 1984, pp. 129-152; Antonio Molina. *Historia General de Filipinas*. vol. 2. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica/Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1984, 97-113; Inmaculada Alva Rodríguez. "La centuria desconocida: el siglo XVII", L. Cabrero (coord.). *Historia General de Filipinas*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 2000, pp. 207-248.

[6] La isla de Ternate era llamada *Maluco*, *Moluco* o *presidio del Moluco,* por formar parte de las islas de la Especiería, entre las más importantes destacaban Halmahera, Amboine, Tidore, Buru y Ternate, que forman el archipiélago de las Molucas, que abraza a las islas de Tidore, Policaballo, Montiel, Maquien, Bachán y Batachina.

[7] La actual isla de Sulawesi, o Célebes, era conocida como Macasar. No obstante, no sólo era uno de los diferentes reinos del lugar, era el más importante. Los restantes fueron Boni, Bool, Canripa y Monados. Las fuentes de la época son precisas. Para referirse a la isla de los tentáculos aparece escrito recurrentemente el nombre de Matheo, con ello se establecían con claridad dos acepciones: Matheo es toda la isla y Macasar sólo es uno de los reinos de Matheo. No hay que confundir ambos términos, porque en la documentación se insiste en que el reino de Macasar es el más poderoso de Matheo.

[8] Se le conocía como isla Hermosa. De acuerdo con los informes que he consultado, aparece de forma reiterada el epíteto "gran isla del Norte". La presencia hispana marcó una identidad propia, ya que el nombre de isla Hermosa o Formosa era de cuño lusitano. Se intentó llevar a cabo una diferenciación, porque los portugueses tenían una firme posición en el comercio chino con su asentamiento en Macao, que obstaculizaba los esfuerzos españoles por establecer el trato sin esos intermediarios. Actualmente es la isla de Taiwan.

[9] Filipinas contra holandeses, Manila, 18-VI-1648, BN, Sala Cervantes, 2349-II, tomo VII.

[10] Memorial sobre los indios de Mindanao, Manila, 18-IX-1655, AHNT, Sección Nobleza, Manila, 8-IX-1655, legajo 387, doc. 20.

[11] Cuando Filipinas se constituyó en una provincia más del virreinato de la Nueva España, recibió el sobrenombre del reino de la Nueva Castilla, aunque en realidad se le conocía como *poniente*, de ahí que se haga referencia al archipiélago como el reino asiático.

contra la inconformidad en las formas de explotación y la onerosa carga de trabajo por parte de los agustinos calzados,[12] endurecimiento de posiciones políticas entre el gobernador general y la Real Audiencia de Manila, pérdida de barcos, naufragios e incomunicaciones navales como las de los años 1646-1648, incursiones para realizar una conquista interna contra indígenas sambales e igorrotes, escasez de soldados, mínima liquidez de la Hacienda insular,[13] una polémica en contra de los recursos de la tierra filipina destinados a la construcción naval, hasta la idea de Sebastián Hurtado de Corcuera consistente en anular el situado mexicano para que las islas vivieran de los recursos de la tierra filipina, evitando la onerosa carga económica para el virreinato novohispano.[14]

En ese sentido, se deben precisar algunas cuestiones en torno del concepto *consolidación*. En la historiografía, la expresión "consolidación de la presencia hispana" en las Filipinas de la primera mitad del siglo XVII se ha convertido en un tópico que clasifica una época de cambio con respecto al siglo anterior. Se trata de un periodo decisivo en la expansión hacia las islas del Pacífico e Insulindia, manifestándose uno de los rasgos fundamentales del continuo interés activo en función de ampliar la jurisdicción de la monarquía allende el archipiélago. Se entiende por interés activo, la necesidad de la logística interna que "trataba de afirmar la soberanía hispana",[15] es decir, dar firmeza y solidez a la autoridad del rey "al cobijo de una administración central y estable".[16] Si se utiliza el concepto consolidación como una hipótesis de trabajo que se apoya

[12] Información hecha por el juez provisor y vicario general de este arzobispado de los tratos y contratos que los religiosos de San Agustín de las islas Filipinas tienen con los naturales de los partidos y doctrinas que administran, Manila, 4-VIII-1650, AGI, Filipinas 9, legajo 13, exp. 4.

[13] Alva Rodríguez, *op. cit.*, pp. 149-176. Díaz-Trechuelo, *op. cit.*, pp. 129-152.

[14] Carta de Sebastián Hurtado de Corcuera sobre ayuda de sangleyes para fortificación, Manila 30-VI-1636, AGI, Filipinas 8, legajo 54, exp. 1; Carta de Sebastián Hurtado de Corcuera sobre licencias de sangleyes, Manila, 30-VI-1636, AGI, Filipinas, 8, legajo 55, exp. 1. Carta de Sebastián Hurtado de Corcuera sobre negros libres llevados a isleta, Manila, 30-VI-1636, AGI, Filipinas 8, legajo 58, exp. 1; Carta de Sebastián Hurtado de Corcuera sobre asuntos de gobierno, Manila, 11-VII-1636, AGI, Filipinas 8, legajo 76, exp. 1; Luis Alonso Álvarez habla de la economía interna filipina como un mecanismo del funcionamiento de la *economía externa* garantizando la lealtad de las islas a la Corona, véase Álvarez, *op cit*., p. 137.

[15] Díaz-Trechuelo, *op. cit.*, p.129.

[16] Molina, *op. cit.*, p. 97.

en hiperbolizar la cristianización,[17] sobrevalorar el complejo arquitectónico[18] y abusar del comercio transpacífico pretendiendo que esos intercambios son determinantes entre ambas costas del océano Pacífico,[19] entonces se puede hablar de consolidación siempre que tales características sean evidentes, es decir, constatables más allá de "la gran Manila",[20] de las áreas circunvecinas y no sólo en las principales ciudades con mayor concentración de habitantes españoles y novohispanos. Evidentemente, "Filipinas no es sólo Manila",[21] es absolutamente necesario estudiar "más allá de la muralla".[22]

Naturalmente, todavía no se trata de una consolidación propiamente dicha en el sentido geográfico de que abarque la totalidad del archipiélago, porque no se lograba controlar en su conjunto otros asentamientos importantes en Bisayas, como Bohol, Campot en Cebú, Negros, Calamianaes y Cuyo, la gran isla de Mindanao, la pequeña Joló, además de la conquista interna inacabada de Luzón en las regiones de Sambales, Ituy, los montes igorrotes, así como los indígenas llamados *aetas*, nómadas que, en apariencia, mantuvieron escasos contactos con los europeos. Incluso, en la segunda mitad del siglo

[17] María de Lourdes Díaz-Trechuelo. "Bibliografía española sobre Filipinas en el siglo XX", F. Solano, F. Rodao y L. E. Togores (eds.). *Extremo oriente ibérico. Investigaciones históricas: metodología y estado de la cuestión*. Madrid: Agencia de Cooperación Internacional/CSIC, 1989, pp. 343-382; Antonio García-Abásolo. "Investigaciones sobre Filipinas en Andalucía", *Revista de Indias*, vol. XLIX, núm. 187, septiembre-diciembre, 1989, pp. 767-778; Lucio Gutiérrez. *Historia de la iglesia en Filipinas, 1565-1900*. Madrid: MAPFRE, 1992; Ana María Prieto Lucena. "El Pacífico en las revistas del CSIC", *Revista de Indias*, vol. XLIX, núm. 187, septiembre-diciembre, 1989, pp. 829-844; Leandro Tormo Sanz. "Bibliografía sobre la historia de la iglesia en el extremo oriente relacionada con España", F. Solano, F. Rodao y L. E. Togores (eds.). *Extremo oriente ibérico. Investigaciones históricas: metodología y estado de la cuestión*. Madrid: Agencia de Cooperación Internacional/CSIC, 1989, pp. 391-413.

[18] Inmaculada Alva Rodríguez. "Urbanismo municipal en Manila (siglos XVI-XVII)", A. García-Abásolo (coord.). *España y el Pacífico*. Córdoba: Universidad de Córdoba-Instituto de Cooperación Internacional, 1997 pp. 157-165; Archivo General de Indias, *Paisajes urbanos de América y Filipinas*. Sevilla: Ministerio de Educación Cultura y Deporte, 2000; María de Lourdes Díaz-Trechuelo. *Arquitectura española en Filipinas, 1565-1800*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1959.

[19] María García. "La batalla de la seda", A. Tortolero (coord.). *Estudios históricos*. México: UAM, 1993, pp. 39-67; María García. "El comercio Acapulco-Manila: un intento de estado de la cuestión", C. Yuste (coord.). *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*. México: INAH, 1997, pp. 165-180; Carmen Yuste López. *El comercio de la Nueva España con Filipinas*, 1590-1785. México: INAH, 1984; Carmen Yuste López. *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila. 1710-1815*. México: IIH-UNAM, 2007.

[20] Antonio Aguilera Rojas. *Manila, 1571-1898. Occidente en Oriente*. Madrid: Universidad de Alcalá/Instituto Español de Arquitectura/Agencia Española de Cooperación Internacional/Ministerio de Asuntos Exteriores/Ministerio de Fomento/Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas/Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1988, p. 82.

[21] *Ibid*., p. 130.

[22] *Ibid*., p. 76.

XVII se dejaron del lado los ideales expansivos con objeto de internarse en el propio archipiélago.

Así, durante la segunda mitad del siglo XVI se fundaron numerosos asentamientos hispánicos: Manila, en 1571; Pampanga, 1571; Laguna de Bay, 1571-1572; Pangasinán, Bigán y Cagayán, 1572; Camarines, 1573; Ilocos, 1574. Durante el gobierno de Francisco de Sande (1575-1580) se fundó en 1579 la ciudad de Nueva Cáceres, en Camarines; el gobierno de Gonzalo Ronquillo de Peñalosa (1580-1583) también se apuntó dos éxitos más, pues durante su administración, la Nueva Segovia, en Cagayán, se convirtió hacia 1581 en la provincia más septentrional del archipiélago; y la villa de Arévalo en la provincia de Otón, en la isla de Panay.[23] Durante el gobierno de Gómez Pérez Dasmariñas (1590-1593) se logró pacificar, provisionalmente, a los sambales que se resistían al dominio hispano,[24] y Cebú adquirió el rango de ciudad en 1591.[25] En definitiva, las Bisayas también se constituyeron en el segundo objetivo más importante, pues no obstante que

> hay en ellas muy pocos pueblos de paz; todo lo demás y mejor está por apaciguar en las dichas islas, en ellas hay bastimentos, arroz e algodón e muchos puercos y gallinas, cera y miel en gran abundancia.[26]

En los escritos de la época no aparece la palabra consolidación. Ahora bien, existen numerosos testimonios que ilustran cómo esas fuentes no escatiman el uso de la expresión *fortalecimiento del asiento español,* al verla como algo razonable, sin que resulte pretenciosa. Puntualizan cómo se abrogaron derechos en las posesiones hispano–filipinas ya sometidas, como en Luzón y Bisayas, además de avanzar a las islas del Pacífico asiático, robusteciendo su presencia en la región al ejercer un irredentismo *sui generis* sobre nuevos territorios que consideraban parte de la monarquía. En todo caso, la idea principal es ver el fortalecimiento como un conjunto de denodados planes y proyectos concentrados en la consecución de una política expansionista, detectando las características económicas de las islas más importantes del archipiélago

[23] Hidalgo Nuchera, *op. cit.*, p. 59; Antonio de Morga. *Sucesos de las islas Filipinas*. Madrid: Edición crítica por W.E. Retana, 1909, pp. 21 y 23.

[24] Morga, *op. cit*. p. 28.

[25] Francisco de Solano. "La expansión ibérica por América y Asia. Una consecuencia de los tratados de Tordesillas", *Revista de Indias*, vol. LVI, núm. 208, septiembre-diciembre, 1996, p. 626.

[26] Wenceslao Emilio Retana. *Archivo del bibliófilo filipino. Recopilación de documentos históricos, científicos, literarios, políticos y estudios bibliográficos*. vol. 4. Madrid: Imprenta de la viuda de M. Minuesa de los Ríos, 1895, p. 34.

insulindio, lo que está asistido por el afianzamiento de las posesiones hispano–filipinas ya dominadas que continuaron, con jurisdicción española, durante el resto de la presencia de la monarquía en Asia. Entonces, se asiste con planes, proyectos, establecimientos reales y presencia hispana, un intento de fortalecimiento allende Filipinas, respaldado en confirmar y hacer vigoroso el asiento permanente de gente, al emular a Manila.

En ese sentido, puede hablarse de intentos de fortalecimiento, actividades asociadas a marinos, soldados, mercaderes, misioneros, diplomáticos y de oficios de baja estofa. Todos viajaban a "naciones" y lugares extraños con diferentes lenguas, costumbres, creencias y formas de organización con la pretensión de implantar el poder en aquellos lugares que exploraban, recorrían, intentaban dominar y, en dado caso, abandonaban, con la reserva de haberlos conocido de forma aproximada.[27]

Se estableció con claridad la búsqueda de lo que podría redundar en beneficio de las arcas del rey, pero al tratarse de un fenómeno de establecimiento del poder ordenado y programado, el esfuerzo organizativo y administrativo se efectuaba en su mayor parte en Manila, incorporándose a ese alambicado ordenamiento mundial de los Austrias. Además, la importancia de las Bisayas plasmó los intereses de avanzada sobre las islas del Pacífico. Igualmente, no hay que exagerar la injerencia metropolitana en asuntos filipinos, aunque sí se presionaba al virrey de Nueva España para que los atenuara perentoriamente y, si era posible, resolverlos. La implantación del poder español allende Filipinas, y su *fortalecimiento,* sí era una prioridad y las esperanzas de lograrlo, muy grandes.

La importancia del *fortalecimiento* es nuestra hipótesis de trabajo. Por ejemplo, puede plantearse como un fenómeno opuesto al que experimentó España en Europa frente a la pérdida de la hegemonía política, sumergida en la guerra de Treinta Años y la crisis económica del siglo XVII que coincidió con la amplia autonomía económica de los reinos americanos.[28] Mientras en las Filipinas continuaron las empresas de avance hacia las islas del Pacífico,

[27] Paloma García Picazo. *¿Qué es esa cosa llamada "relaciones internacionales". Tres lecciones de autodeterminación y algunas consideraciones indeterministas*. Madrid-Barcelona: Marcial Pons, 2000, p. 136.

[28] Geoffrey Parker. *La guerra de los Treinta Años*. Barcelona: Crítica, 1988; Geoffrey Parker. *España y la rebelión de Flandes*. Madrid: Nerea, 1989; Pedro Pérez Herrero. *Plata y libranzas. La articulación económica del México borbónico*. México: El Colegio de México, 1988; del mismo autor, *Comercio y mercados en América latina colonial*. Madrid: MAPFRE, 1992, pp. 155-163; y *América Latina y el colonialismo europeo (siglos XV-XVIII)*. Madrid: Síntesis, 1992, pp. 101-116; Ruggero Romamo. *Coyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*. México: El Colegio de México/FCE, 1993.

tal como lo plantea Alva Rodríguez,[29] la ruta Acapulco–Manila se insertó en lo que Pierre Chaunu llama "el ritmo treintañal del comercio transpacífico": 1590-1620, ascenso; y 1620-1650, punto máximo.[30]

Desde la década de 1580,[31] los objetivos españoles estuvieron encaminados a la creación o la ampliación, de acuerdo con Luis Alonso Álvarez, "de un imperio asiático, paralelo al americano",[32] procurando expandirse, imponerse en la región y conservar su posición en el marco europeo de potencias. La nueva empresa comenzó en 1578 con las expediciones a Borneo encabezadas por Francisco de Sande (1576-1580), y con Gómez Pérez Dasmariñas cuando partió a la conquista de Ternate hacia 1593. Durante el siglo XVII, los estados modernos, entre ellos España, buscaron la expansión y el afianzamiento mediante una amplia red de funcionarios que, al representar a la burocracia estatal, legitimaron todo tipo de actuaciones con una clara orientación al orden, la administración y la planificación, incluidas las más incontrolables e irracionales.[33]

Segundo nivel de análisis: la negritud

La negritud *aeta* era endémica en Filipinas. Existen estudios de gran seriedad académica que se caracterizan por una divulgación no vulgarizada; incluso forman parte de ese gran arsenal de producciones científicas basadas en la investigación analítica, seria y de aportación que muchos defienden con la presencia de fuentes de archivo, además de contar con su rigurosa crítica. Con todo, aún es necesario un filtro más severo que no empañe la visión histórica, porque en muchas ocasiones la limita. Me refiero concretamente a que estos *aetas,* más que evitar contactos con los españoles, refugiándose en áreas de difícil acceso, como lo asevera Ana María Prieto Lucena,[34] o como afirma Inmaculada Alva Rodríguez,[35] de mantenerse fuera de la dominación hispana, a

[29] Alva Rodríguez, *op. cit.*, p. 220.

[30] Pierre Chaunu. *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos, siglos XVI, XVII y XVIII.* México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976, p. 339.

[31] En este caso, el nuevo proyecto no finaliza, habrá de entenderse como el inicio de uno más amplio hasta la ocupación del Moluco, las esperanzas puestas en Matheo y el establecimiento español en Formosa; véase Alonso Álvarez. *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800, op. cit.*, p. 31.

[32] *Ibid.*, pp. 30-31.

[33] Ernest Hinrichs. *Introducción a la historia de la edad moderna.* Madrid: Akal, 2001, pp. 204-221.

[34] Ana María Prieto Lucena. "Etnohistoria de Filipinas". L. Cabrero (coord.). *Historia General de Filipinas* Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 2000, p. 87.

[35] Alva Rodríguez, *op. cit.*, p. 216.

lo que se suma Díaz–Trechuelo al asegurar que los indios que no habían sido pacificados ni reducidos en el interior de Luzón y Bisayas "se desenvolvían al margen de los españoles",[36] son argumentos que no son válidos para la totalidad del archipiélago. La prueba que evidencia tan egregio error proviene de la participación de los *aetas*, mínima pero constante, sí se toman en cuenta las circunstancias del momento, como parte del grupo de soldados enviado a realizar tareas de pacificación interna de las islas de Luzón y Panay.

Para ello hay que referirse a las tan ponderadas fuentes que muchos defienden. En mi opinión también son fundamentales y es necesario realizar algunas precisiones con respecto a ellas. La vida de estos *aetas* demanda una concienzuda investigación, por ello no se puede bosquejar un panorama sistematizado y sólidamente comprobado. Simplemente trazaré algunas líneas de conocimiento que permitan aproximarse a esta cuestión. Las fuentes españolas, documentos de tipo cualitativo, se dirigen a la descripción de la población nativa durante la presencia hispana, centrándose en algunas etnias calificadas como infieles y sobre las que fueron tempranamente cristianizadas. El campo de estudio se concentra en los cambios y conflictos producidos por la presencia europea, variaciones en el empleo de poblaciones infieles que sirvieron a las estrategias económicas de los religiosos y sus relaciones con las autoridades españolas. Y aunque es claro que documentos de la alta burocracia insular se acercan, en parte, a la realidad cotidiana de los *aetas* con base en las quejas del maltrato dado a los malayos por parte de los agustinos calzados en los ámbitos local y provincial, también reflejan con nitidez las rivalidades entre facciones de alcaldes y frailes de un mismo pueblo. Son de gran interés las declaraciones de los testigos citados por una comisión investigadora. Soldados, comerciantes, vecinos de Manila, sargentos mayores, escribanos, principales cabezas de *barangay,* son las personas a las que en mayor número se hace intervenir en las declaraciones orales; representan una fuente acerca de gran cantidad de circunstancias de la vida local.

Asimismo, aunque con imperfecciones y limitaciones, son abundantes las que dan noticia de sus características, peculiaridades, costumbres y hábitos.

[36] María de Lourdes Díaz-Trechuelo. "Filipinas", *Historia general de España y América.* tomo IX-1. Madrid: RIALP, p. 530. Por otra parte, María García repite el mismo argumento en la mayoría de sus escritos, con lo que presenta una visión limitada porque no se basa en información de archivo del siglo XVII y generaliza a lo largo de casi 300 años de la presencia hispana en Filipinas. Para no citar todos sus trabajos, en mi opinión, uno de los más débiles es "Grupos éthnicos y clases sociales en las Filipinas de finales del siglo XVIII", *Archipel*, vol. 57, 1999, p. 57.

Se informa de estos *tulisanes*.[37] A diferencia de otras fuentes de archivo, éstas refieren y consideran a las etnias tradicionales que huían del control de las autoridades locales y provinciales, debido al pago de tributos y la prestación servicios personales obligatorios conocidos como *polos*. Y aunque es imprescindible someter todas estas informaciones a la crítica de la veracidad, debido a la discontinuidad que en múltiples ocasiones presentan, por el momento se tienen ejemplos ilustrativos muy bien documentados, ya que en ellas es manifiesta la interactividad hispano–*aeta*, son materiales en los que aparecen de forma tangencial, pero reiterada, lo que facilita estudiarlos y seguir en algunos casos los mismos rastros, y permite comprobar su constancia en diferentes partes del archipiélago.

Entonces, en cuestión de conceptos, ¿cuáles emplear? En las fuentes se reiteran los siguientes:

> 1. "Negros" o "negritos"[38] fueron las denominaciones que dieron los españoles a uno de los grupos étnicos más extendidos en las islas que se conocen como *aeta eta*, *ita* o *atta*,[39] vocablo tagalo que significa negro y precisa la apariencia somática de ellos; son de estatura pequeña, de piel oscura y pelo rizado. Se trata de una comunidad nómada, geográficamente, la más dispersa en las islas, asentada en zonas montañosas de Sambales, Bataan, Pampanga occidental, Tarlac occidental, suroeste de Pangasinán, donde se les llamaba *igorrotes*; en los márgenes orientales del norte y el sur de la isla de Luzón, Panay, Palawan, Negros y Mindanao. Desde la perspectiva de la antropología biológica, esta población se inscribe en el tronco australoide–melanesio relacionado con los *semang* de la península malaya y los habitantes de las islas Andam en el Índico. Su estatura pequeña, quizá debida al proceso de adaptación evolutiva a la espesura de la selva, y su color oscuro de piel hacen que se parezcan más a los pobladores de Melanesia y Australia. Aunque es difícil especificar el lugar exacto de su procedencia, los "negritos" o pigmeos oceánicos son considerados como la población autóctona del archipiélago filipino

[37] La palabra tulisan significa "señalar" o "punta", así como "fuera de la ley", lo que hace que se entienda como gente indeseable, salteadora, montaraz, indómita y sañuda. Así eran vistos los "negritos".

[38] De acuerdo con Ana María Prieto Lucena, los "negritos" vivían del robo y el pillaje, salían ocasionalmente en grupos de diez o doce para hacer correrías a la provincia de Pampanga. Ana María Prieto Lucena. *Filipinas durante el gobierno de Manrique de Lara*, 1653-1663. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984, p. 55.

[39] En Palawan les llaman *batak*, en parajes de Mindanao, *hilunas* y *mamanuas*, y en la costa noroeste de Luzón, *dumagats* (hombres de la costa).

y pertenecen a la misma etnia de piel oscura de la península de Malaca y el oeste de Nueva Guinea.[40]

2. Africanos mozambiques de Mombasa y Melinde, originarios de África del este, por la ruta del océano Índico, fueron muy importantes antes de la llegada de los portugueses en 1498;[41] desde ahí, los mercaderes lusitanos los llevan a Manila, a partir de los años ochenta del siglo XVI. Este comercio de hombres, tan antiguo como generalizado y practicado en África, se realizaba desde antes de la llegada europea, con dirección al mundo islámico, al Mediterráneo y al océano Índico.

3. Negros procedentes de oeste del continente africano, del Atlántico, del Sudán islamizado occidental, Congo y Golfo de Guinea, desembarcados en Acapulco. Desde finales del siglo XVI y durante el XVII llegaban en barcos que violaban los asientos reales encargados de introducirlos por la única vía de entrada, el puerto de Veracruz;[42] y de acuerdo con García–Abásolo, numerosos esclavos negros llegaron a Manila procedentes del virreinato de la Nueva España,[43] no obstante que estuviera prohibido el paso de negros y mulatos.[44]

[40] Alonso Álvarez. *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español*, 1565-1800, *op. cit.*, p. 97; Blas Sierra de la Calle. *Vientos de Acapulco. Relaciones entre América y Oriente*. Valladolid: Museo Oriental de Valladolid-Junta de Castilla y León, 1991, p. 85; Mario Zamora. *Los indígenas de las islas Filipinas*. Madrid: MAPFRE, 1992, p. 245; Víctor Fernández Martínez. "La prehistoria de las islas Filipinas", L. Cabrero (coord.). *Historia general de Filipinas*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 2000, pp. 55-56; Prieto Lucena. "Etnohistoria de Filipinas", pp. 77-118.

[41] Fernand Braudel. *Civilización material, economía y capitalismo*. Madrid: Alianza, 1979, t. 3, pp. 359-361; Joaquim Verísimo Serrão. *Portugal en el mundo*. Madrid: MAPFRE, 1992, pp. 262-264.

[42] Gonzalo Aguirre Beltrán. *Cuijla. Esbozo etnográfico de un pueblo negro*. México: Lecturas Mexicanas, 1985, pp. 8, 9 y 63.

[43] Antonio García-Abásolo. "Formación de las Indias orientales españolas. Filipinas en el siglo XVI", L. Cabrero (coord.). *Historia general de Filipinas*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 2000, p. 177; del mismo autor, "Formas de alteración social en Filipinas. Manila, escenario urbano de dramas personales", *Un océano de intercambios: hispanoasia 1521-1898*. tomo 1. Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores, 2008, p. 258.

[44] Antonio García-Abásolo. "La expansión mexicana hacia el Pacífico: La primera colonización de Filipinas. 1570-1580", *Historia Mexicana*, núm. 121, vol. XXXI, 1982, p. 58; *Carta de Felipe II sobre doctrinas a los indios, despachos del gobernador de Filipinas con tropa, navíos y municiones, envío de canela, prohibición de pasar negros y mulatos a China*, BN, Fol. 139, núm.16. Pero sí hay registros del paso de un mulato libre, por ejemplo en 1625 viajó como parte del de la gente de mar y guerra para Filipinas, Diego de la Cruz. En 1642 nuevamente se repite el hecho, pues al capitán Diego de Leura, responsable del enganche de gente en Zacatecas, se le recordó que se requerían personas "útiles para ser necesarios en los ejercicios militares y no viejos, ni indios, ni negros, ni mulatos, ni que tengan mal contagioso", pues el contingente de ese año estaba formado por algunos mulatos. Listas de gente de mar y guerra que fueron a

4. Los cimarrones, *igorrotes* o "negritos del monte". Aquí es necesario hacer una precisión con respecto al vocabulario. El sustantivo "cimarrón" bien podría deberse a la existencia de búfalos no domesticados en Mangabol y Paniqui, y a que eran pueblos infieles asentados en las espesuras de los montes de la isla de Luzón, que también estaban conformados por la etnia "negrita",[45] que escapaba al dominio hispano porque no pagaba tributo; se les conocía como "montesinos", "montescos" o "remontados".[46] Los *igorrotes* suponían otra preocupación constante; eran grupos no sometidos que acrecentaban el temor en los caminos. Se les veía en los montes y las cordilleras del noroeste de Luzón, donde constituían un peligro para los transeúntes que viajaban por los diferentes senderos que comunicaban a Nueva Segovia, en Cagayán, en Bigan, en Ilocos, lo que volvía muy enrevesados los enlaces con otros pueblos.[47] La constatación de su existencia está respaldada porque siempre se le refirió como "gente de la montaña", es decir, en la documentación aparecen corrientemente como *ygolotes* e *igorrotes* catalogados como "negritos del monte" dedicados al oro de lavadero. Al parecer, algunos ya estaban atrapados por el gusto al vino de *nipa*[48] y el algodón para confeccionar sus *bragas*.[49]

Filipinas, 1618, 1621, 1625, 1633 y 1667, AGNM, Archivo Histórico de Hacienda, leg. 1238 y 1245, exp. 1 y 2. El capitán Francisco de Leura cumpla con la instrucción de levantar una compañía de infantería en Zacatecas, AGNM, Reales Cédulas Duplicados, vol. 49, exp. 215.

[45] Prieto Lucena, *op. cit*., 56.

[46] Manuel Buzeta. *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de las islas Filipinas*. Madrid: Imprenta de D. José de la Peña, 1851, tomo 1, pp. 79 y 556.

[47] Los indígenas *sambales*, localizados en la provincia del mismo nombre en la isla de Luzón, también representaban un peligro, ya que eran expertos cortadores de cabeza. Ahora bien, Bartolomé de Letona era un geógrafo franciscano que en 1662 publicó *Perfecta Religiosa,* que consta de un "Prólogo y descripción de Filipinas". Letona, en su relación, refiere a los *sambales* como "negrillos". "A las espaldas occidentales de esta provincia en sus montes, dentro del arzobispado de Manila hay unos negrillos gentiles, naturales de la misma tierra, por conquistar, que llaman sambales, muy bárbaros, al modo de los chichimecos de la Nueva España; que comen carne humana." Al respecto, consúltese Elías Trabulse. "Cartografía del Pacífico", J. Wimer (dir.). *El galeón del Pacífico. Acapulco-Manila 1565-1815*. México: Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, 1992, p. 48.

[48] En Filipinas se conocía corrientemente como vino, un alcohol de muy baja graduación resultado de la destilación del coco y de la *nipa*, un arbusto endémico en las Filipinas.

[49] Significa taparrabo.

Lo anterior se dice porque cuando los agustinos enviaban a los malayos a Ilocos a cortar *bonga*,[50] fallecían frente al ataque inmediato de los cimarrones; los que lograban sobrevivir, al parecer, se convertían en el nexo con estos nativos infieles y entonces surgía la posibilidad de que intercambiaran la *bonga*,[51] junto con la cera y la miel, por hierro, tabaco[52] y mantas angostas llamadas *jaquez*.[53] Con todo, ambas situaciones no nos hablan de aspectos importantes de la cristianización, aunque sí de una presumible interactividad basada en el trueque practicado por los *igorrotes* con los grupos malayos que servían a los españoles.

Ahora me centraré en aquellas áreas geográficas insulares donde habitaban los *aetas* y, al mismo tiempo, donde la frailocracia filipina tenía gran capacidad de acción en pueblos y comarcas en los que gozaba de una autoridad casi absoluta. Una de las de más peso, aunque no la única, fue la de los agustinos calzados que recibieron la mayor parte de las provincias tagalas, las mejores en todos los aspectos, administraron la Pampanga, Pangasinán e Ilocos, en Luzón; Cebú y Panay, en Bisayas. Justamente, en todos estos territorios fue donde se intensificó la interactividad hispano–*aeta*. Ahora bien, es muy cierto que la presencia castellana en el archipiélago estaba representada por las numerosas órdenes religiosas sin que las islas constituyeran un poblamiento español constante. La gente de este origen fue una reducida minoría concentrada en la capital: Manila y sus arrabales Tondo, Binondo, Santa Cruz, el puerto de Cavite. Los españoles peninsulares y los novohispanos acaudalados tampoco se aproximaban en número a todos los grupos autóctonos ni a una minoría étnica extranjera de gran importancia para la historia económica de

[50] La *bonga* es una mixtura del fruto de la areca y de las hojas de *buyo.* "El regalo ordinario en todas estas islas es el *buyo*. Este se hace de un árbol que tiene la hoja de la hechura del moral y el fruto es como una bellota de roble, y por dentro blanca. Cortase este fruto que se llama *bonga.*" De acuerdo con el padre Chirino, el *buyo* "es el zumo de una como hiedra, que allá se da mucho y es droga muy preciada (…) calidísima, y que a los vivos sustenta mucho, conforta la dentadura, aprieta las encías, y da buen olor al aliento, y así los indios y aún españoles la usan mucho, y la trae siempre en la boca, como la coca en Perú", tomado de Antonio de Morga. *Sucesos de las islas Filipinas*. México: FCE, 2007, p. 234.

[51] Información hecha por el juez provisor y vicario general de este arzobispado de los tratos y contratos que los religiosos de San Agustín de las islas Filipinas tienen con los naturales de los partidos y doctrinas que administran, Manila, 4-VIII-1650, AGI, Filipinas 9, leg. 13, p. 151.

[52] J. F. de San Antonio. *Crónicas de la apostólica provincia de San Gregorio de los religiosos descalzos de N.P. San Francisco en las islas Filipinas, China y Japón*. Manila: Impresa en la imprenta de la propia provincia, 1738, p. 25.

[53] Tela de algodón con una trama tipo ajedrezada basada en pequeños cilindros alineados sobre la tela. Información hecha por el juez provisor y vicario general de este arzobispado de los tratos y contratos, *doc. cit.*, legajo 13, pp. 116 y 117.

Filipinas, como fueron los chinos. Si se añade que el archipiélago fue un lugar de guerra constante, caracterizado por una conquista inacabada en el interior, en parte eso explica que para la segunda mitad del siglo XVII, la preocupación del avance hispano no se centró exclusivamente en empresas expansionistas al Moluco, Asia oriental y las riberas del Mar de la China, al concentrar un creciente interés en lo interno.

A partir de la documentación que he revisado, se deduce que a los malayos filipinos, presumiblemente cristianizados, se les permitía un amplio margen de libertad en lo que toca a sus creencias, mezcla de la religión de los españoles y el animismo del pasado local, pues se conservaron las creencias en los espíritus invisibles de la tierra y en que las almas de sus antepasados influían en la vida cotidiana, frente al trato lacerante, violento y discriminatorio de los agustinos que les imponían *bandalas* y los obligaban a pagar con arroz, lo que originó un estado de rebeldía interna contra la presencia española. Entonces, no parece haber habido un agudo conflicto con el clero por las creencias, sino por el mal trato y las vejaciones.

Estas *bandalas*, el repartimiento forzoso de mercancías[54] o la imposición de compras de productos eran fundamentales para el sustento de las islas, con ellas se aseguró el establecimiento del poder en lugares lejanos de la metrópoli, además de la consecución de la presencia española en Asia, "ante las insuficiencias del mercado interno".[55] Entre las mercancías registradas durante 1635-1648, sin pretender que fueran las únicas ni las más importantes, figura el arroz que los prelados comerciaban "pervertidamente" al revenderlo a "subidos precios" al gobernador, que lo empleaba para el apresto del galeón de Nueva España. También aparecen escudillas, platos, marquetas de cera, tabaco, *elefantes*, paños, mantas azules para hábitos, mantas negras, mortaja, *chaul*,[56] *cambayas*,[57] *tarlingas*,[58] *guasíes, guintas*,[59] *mitro*,[60] *lompotes*,[61] camisas, almizcle, ámbar, oro labrado, zapatos, cacao, azúcar, *chancacas*[62] y vino *de nipa*.

Es muy claro que se dudaba del alcance y el cuidado divino de la providencia. Los levantamientos de esos malayos cristianizados contra los religio-

[54] Álvarez, *op. cit*., p. 228.
[55] *Ibid.*, p. 230.
[56] Tela de seda de China sin brillo, realizada corrientemente en color azul.
[57] Tela de algodón.
[58] Conocido también como terliz, es una tela de lino o algodón a rayas o cuadros tejidos con tres lienzos.
[59] Mantas de indios realizadas con algodón de Filipinas.
[60] Es un lienzo delgado y ralo confeccionado con la trama muy separada.
[61] Tejidos de algodón, también se les conocía con el nombre de *gasas de Cebú*.
[62] Se deriva del náhuatl *chiancaca*, es una tableta rectangular hecha con la miel de caña de azúcar.

sos locales en las islas reafirmaron esa situación, así como la ayuda de los *aetas* que en esas pacificaciones que incluso mataban al adversario. Claro, es una visión apologética de los documentos que empleo en este artículo, por tanto, no habrá que tomarlo al pie de la letra; se puede añadir, además, que al verse los españoles obligados a admitir las terribles diferencias con respecto a lo que los hacía distintos de los habitantes insulares, fueran tan insidiosos que no se atrevieran a reivindicar aquellas influencias autóctonas que eran precisamente más poderosas dado el contexto de la dominación, el desconcierto y la rebeldía: los elementos de la cultura técnica de la guerra de esos pueblos ancestrales, como el arco y la flecha.

Todavía no se puede confirmar una devoción de respeto y simpatía de los *aetas* a la monarquía española, como en el caso de los indígenas *pampangos*. Estos negritos, o "indios flecheros", eran diestros con arcos, flechas, lanzas y dardos fabricados de cañas de bambú y de madera de palma. Los arcos, de gran tamaño y ligeros, se tensaban con cuerdas hechas de fibra vegetal y tripas de animales. Las flechas se hacían con los mismos materiales y se remataban en el extremo opuesto con plumas. Las puntas de las flechas tenían eficacia en el blanco porque, al igual que las de las lanzas, eran frotadas con enredaderas venenosas conocidas como *cagay*, *culisao* y *camandang,* muy efectivas en periodos de guerra.[63] Claros ejemplos de lo que eran capaces de llevar a cabo en poblados levantados contra la autoridad clerical fue emplearlos, junto con los grupos castrenses enviados desde Manila, para frenar esos alborotos. Como también eran acuciantes las necesidades de la tropa, por lo general a la infantería española y pampanga se añadía la extraordinaria habilidad y la eficacia de los "indios flecheros".

Uno de los aspectos más interesantes de los *aetas* era su fuerte sentido de dominio territorial que los obligaba a defenderse de cualquier incursión, prefiriendo la muerte antes que abandonar sus tierras, quizá porque siempre se perfilaron como enemigos de los malayos, "por el odio encarnizado que han profesado perpetuamente los negritos a los indios"[64] que los expulsaron

[63] Ostwald Sales-Colín. "Las actividades médicas en las Filipinas durante la primera mitad del siglo XVII", *Perspectivas Latinoamericanas*, 2, 2005b, pp.167-186.

[64] Buzeta, *op cit*., tomo 1, p. 55. Estos "negritos" fueron expulsados hacia espacios de mayor aislamiento por los malayos y los moros, que fueron arrinconados hacia 1500 a. C. en las tierras altas de Luzón, Bisayas y Mindanao, por una oleada migratoria de pueblos de origen malayo: tagalos, pampangos, ilocanos, pangasinanes, camarines, bisayas y otras etnias. Todo ello también se constata en el Discurso perenético de 1657 en donde se refiere que los malayos "despojaron de su posesión a los *aetas*, negros y *sambales*, que eran los naturales de ellas, y los obligó la maña y fuerza de los extranjeros a retirarse a los montes más intrincados que actualmente habitan". El padre Chirino describe a los *aetas* como "re-

a zonas de mayor aislamiento. Ello podría explicar que no faltara el tino "casi increíble" de estos "indios flecheros". Entonces, con objeto de apaciguar los levantamientos indígenas se libraron escaramuzas decididas con arsenal militar, arcos, flechas y puntas de lanzas envenenadas. Por ejemplo, en el transcurso de los gobiernos de Sebastián Hurtado de Corcuera y Diego Fajardo, entre 1635-1649, se registraron las siguientes:[65]

• En Batac (Ilocos), cuyo alcalde mayor era Francisco Rojo, los naturales se amotinaron contra las *bandalas* impuestas por fray Cristóbal de León.

• En Baguan (Ilocos), los indígenas se levantaron contra fray Gonzalo de Palma. El capitán y sargento mayor del tercio de Manila, Juan de Sarauz, viajó al pueblo de Baguan con infantería española, pampangos e "indios flecheros" para reducir "a sangre y fuego" la molestia ocasionada entre los malayos que eran enviados a los lavaderos de oro de los montes *igorrotes*. La intervención se justificó porque estaba latente la unión de las provincias de Pangasinán e Ilocos.

• En Candaba, en la Pampanga, el descontento de los malayos fue contra fray Gonzalo de Palma que los compelió a una tala de madera, poniendo así a prueba la lealtad de los indígenas que mejores servicios prestaban a la monarquía española en Asia.

• El del pueblo de Gapan (Pampanga) fue el que se inundó de una violencia excesiva porque el capitán Juan de la Mora, junto con su infantería, invirtió tres meses en pacificar el descontento malayo contra fray Juan de Abarca. Murieron tres infantes españoles, resultó herido el encomendero Rodrigo de Mesa y se ordenó ahorcar a varios indígenas insurrectos. La inconformidad de los malayos surgió por las *bandalas*, además de que su situación se veía agravada porque también fueron obligados a comprar el arroz al prelado cuando el cereal escaseaba entre los indígenas.

colectores y cazadores, más bárbaros y montaraces que los demás porque no tienen casa, ni pueblos, tampoco se dedican a sembrar, sólo viven con sus mujeres y sus hijos 'casi en cueros', pues andan por los montes como fieras dedicados a cazar el ciervo o al jabalí, no tienen más hacienda que un arco y una flecha". Para ampliar estas informaciones puede consultarse Álvarez, *op cit.*, p. 99; y National Historical Institute. *Beloved land. The making of a nation*. Manila: NHI, 2004, p. 11.

[65] Información proveniente del juez provisor y vicario general de este arzobispado de los tratos y contratos, *doc. cit.*, legajo 13, pp. 15, 18, 36, 37, 38, 61 y 63.

• En la pacificación del pueblo de Tingues (Panay) contra fray Juan de Borja, prior del convento de Otón, los indígenas se mostraron desobedientes en lo concerniente al repartimiento de arroz, vino de *nipa*, tabaco y semillas que no podían costear. En esta empresa participó el soldado Diego Enríquez como parte de la infantería española, que era la de mayor prestigio, quien denostó la participación de los arqueros nativos, entre cuyas estrategias de ataque más efectivas destacaba el ocultarse en la copa de los árboles desde donde herían a los indios.

• Cuando los habitantes de los pueblos de Malognon, Camantugan y Misin, en Ilo-Ilo (Panay) huyeron hacia los montes en protesta por la imposición de compras de mercancías por parte de fray Alonso Quijano. Francisco de Frías participó como uno de los soldados de la infantería española.

Para la época de que se trata, los arqueros *aetas* no parecían compartir con los indios *pampangos* los favores derivados de su pertenencia a la infantería nativa que mejores servicios prestaba en la continuación de la presencia hispana en Filipinas, al no formar parte de los grupos sedentarios cristianizados. Naturalmente, los "negritos" pertenecían a una categoría social y étnica muy diferente. Sin embargo, constituían la mayoría de indígenas no cristianizados en el servicio militar.

Se puede aventurar que la suerte de los *aetas* no era triste ni lamentable en su diario transcurrir. Provisionalmente esta razón podría confirmarse ya que en la información que tengo no se registra que les asignaran salarios en reales de plata ni raciones de alimento, como el arroz, aunque se les proporcionaban telas de algodón para confeccionar sus *bragas* y vino de *nipa*. En la realidad, entre sus bienes más preciados estaban arcos, flechas, *bragas* y tiro de piel de jabalí. Así, no parece que su presencia resultara vergonzosa para las autoridades insulares que los empleaban como parte de los grupos castrenses, aunque sí era menospreciada.

Tercer nivel de análisis: esclavitud

En Filipinas, la esclavitud no era inédita, contaba con características muy conspicuas. Todo indica que hubo un movimiento endémico, nada desdeñable, que formó parte de una estructura cotidiana dentro de un marco so-

cial consuetudinario.[66] Ello posibilita retrotraerse al planteamiento de Fernand Braudel para quien la "esclavitud se presenta bajo diversas formas consubstanciales a sociedades diversas: esclavos domésticos o de casa, esclavos de la agricultura, de la industria, los reclutamientos son internos, locales o externos".[67]

De importancia cualitativa fue la presencia de dos tipos de esclavos de la tierra filipina: *a)* los *namamahay,* quienes "sirven de la puerta para afuera de la casa de su señor", cultivaban y cosechaban las tierras y remozaban las casa de éste sin recibir "estipendio". Cuando se solicitaba su presencia, acudían sin ser compelidos ya que era una de sus obligaciones. Su situación era favorable porque contaban con tierras comunales y no las podían vender.[68] Y *b)* los *sanguiguicos* "que sirven de la puerta para adentro" realizaban trabajos domésticos y forzados, carecían de bienes propios, sus hijos pertenecían al mismo amo y podían ser vendidos.[69]

Los esclavos, desde el punto de vista de la calidad oficial a la que respondían, que en definitiva es lo que importa, correspondía a cuatro categorías. Una de ellas era la procedente de la Europa mediterránea, en Italia y España, en la forma de una esclavitud doméstica muy arraigada. Es el signo de una lealtad relativa al grado de riqueza. Gonzalo Ronquillo de Peñalosa viajó a Filipinas presumiblemente con quince esclavos negros para su servicio y el de su familia, al igual que el capitán Juan Maldonado. Gente que ya servía como tal en la Península y era propuesta para continuar con el estilo de vida al que estuvieron acostumbrados los estamentos acaudalados que llegaron al archipiélago, llevando a cabo la consecución de una "curiosa fidelidad al pasado", ya que la esclavitud había desparecido en Europa del norte y Francia.[70]

[66] De acuerdo con Patricio Hidalgo Nuchera, la compraventa de esclavos por parte de los españoles a los indígenas filipinos existía en el derecho consuetudinario indígena y constituía el símbolo de mayor riqueza. Por tanto, la esclavitud existía antes de la llegada de los españoles, entre los motivos de de su surjimiento estaban: *a)* eran de nacimiento, *b)* cautivos de guerra, *c)* los que cometían delitos como robar, matar, envenenar a un principal y *d)* por préstamos en semillas con la condición de devolver una cantidad mayor que la prestada. Para ahondar más se recomienda consultar Patricio Hidalgo Nuchera. "La esclavitud en las Filipinas prehispánicas", A. García-Abásolo (ed.). *España y el Pacífico*. Córdoba, 1997, pp. 47-53.

[67] Braudel, *op. cit.*, t. 3, p. 365.

[68] Alonso Álvarez, *op. cit.*, p. 104; Antonio de Morga. *Sucesos de las islas Filipinas*. México: FCE, 2007, p. 252; Díaz-Trechuelo, *op. cit.*, p. 130; Hidalgo Nuchera, *op. cit.*, pp. 47-53; Prohibición de la carga sobre negros esclavos de indios, Madrid, 2-IX-1638, AGI, Filipinas, leg. 330, libro 4, p. 61 v y 62 r. Petición de informe sobre esclavos filipinos, Segovia, 8.VIII-1609, AGI, Filipinas, leg. 329, libro 2, p. 108 r.

[69] *Idem.*

[70] Fernand Braudel. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. tomo 2. México: Fondo de Cultura Económica, 1992, p. 137.

Otra categoría de esclavos era para los mozambiques que refería dos mercancías muy preciadas en las islas: el marfil[71] y los hombres, ambos transportados por el Índico en barcos portugueses. Los segundos serían empleados como efectivos militares en 1583 para socorrer a las fuerzas militares españolas en Manila, ya que frente a la imposibilidad de reclutar anualmente 150 o 200 soldados desde la Nueva España, lograría paliarse la insuficiencia de gente de guerra en Filipinas mediante la compra de 300 mozambiques, cada uno a 25 pesos. Existía un compromiso por parte de la monarquía para estabilizar la presencia española y Juan Bautista Romano aumentaba, una y otra vez, la necesidad que había de personal de aquel origen.[72]

La tercera eran las mujeres, también mozambiques, con frecuencia jóvenes empleadas como contrapeso para que los soldados negros no dieran rienda suelta a sus instintos sexuales con las indias malayas, con lo que se evitaba un excesivo grado de miscigenación con etnias locales. De esta manera se reduciría el arraigo de sangre africana entre malayos y españoles.[73] Aunque más adelante, hacia 1602, Antonio García-Abásolo no precisa el origen de tres esclavas negras al servicio de las labores domésticas en la casa de Antonio de Morga.[74] Con todo, no es seguro que no haya habido mujeres africanas esclavas.

La cuarta categoría es el empleo de la genuina mano de obra esclava para los cañaverales y trapiches de Cebú y Panay. ¿En verdad existió esta mano de obra en abundancia? La costumbre americana de considerar inútiles a los indígenas en labores de siembra y cosecha de la caña no se percibe con respecto a los malayos que sí participaban de manera activa en las mismas tareas. Entonces, no puede pasar inadvertido que no se reprodujo ni existió en Filipinas la capacidad y la pericia de los africanos como trabajadores en los cañaverales, pero sí de los malayos. También se les empleó en la producción de azúcar, miel de azúcar y *chancaca*, por lo que puede aseverarse que constituyeron la gran mayoría de los trabajadores. Es probable que la razón para preferir estos trabajadores se haya debido a la cantidad de recursos humanos, y porque se esperaba que ejercieran como un grupo dedicado de manera exclusiva a esas producciones sin descuidar el pago de las *bandalas*. Entonces, ¿cuál fue

[71] Carta de Pedro Bravo de Acuña sobre el Moluco y los holandeses, Manila, 8-VII-1605, AGI, Filipinas, leg. 7, ex. 4.

[72] Noticias de las islas de poniente, 1542-1603, Madrid, 28-XI-1851, SHM, Sección Asuntos Generales Luzón, número 6742, p. 26r.

[73] *Idem*.

[74] García-Abásolo, *op. cit.*, p. 268.

el resultado de todo esto?, la inexistencia de mano de obra esclava de origen africano en cañaverales, trapiches y vinateras de *nipa*.

Estas circunstancias obligaban a los agustinos calzados a movilizar recursos humanos autóctonos para sus servicios en las islas de Panay y Cebú. Los que eran empleados en los pueblos podrían dividirse en tres grupos de acuerdo con el carácter esclavo, dependiendo de sus servicios en tales destinos. El primero era el grupo endémico, normalmente *namamahay,* que servía como mano de obra compulsiva para la producción del vino de *nipa* y para beneficiar las cementeras de arroz. En algunos casos es evidente su presencia en el cultivo de caña, por tanto, continúa afirmándose que formó parte de los esclavos que poseían los cabezas de *barangay*.[75]

El segundo eran los *bagontaos,* u hombres exentos del pago de tributos y trabajos personales por ser mancos, cojos, de avanzada edad y con alguna deformidad o "achaque" que, no obstante su condición, también cumplían la tarea de llevar plantas de tabaco en buen estado para que los frailes las cultivaran; parece que algunos engrosaban el número de los responsables de beneficiar arrozales y vinateras de *nipa*.[76]

El tercero respondía a la calidad de esclavos *aetas,* propiedad de los agustinos que, al parecer, eran los más comunes. Se desempeñaban como simples famulatos con un comportamiento hacia estos frailes centrado en la fidelidad, ya que se les responsabilizaba de llevar correspondencia escrita, diamantes, plata y oro para invertirlos en la compra de mercancías con los portugueses que llegaban ilegalmente al archipiélago. Todo ello es una prueba inicial y una modesta señal del grado de cercanía y confianza que existió entre ambos. En efecto, se recurría a un "hombre astuto" que ayudaba a materializar los tratos y contratos interfilipinos y con lugares aledaños como Matheo, Camboya, China y Cochinchina.[77] Lo cierto es que parece constante el esfuerzo agustino calzado de perpetuar la esclavitud de los "negritos". Se presume que el grupo más numeroso fue el de los que iban destinados a servir como fámulos en las islas de Panay y Cebú.

El origen geográfico de los "negritos" empleados por los agustinos y por la monarquía era muy variado, pero la gran mayoría procedía de Pampanga, Pangasinán, Cebú y Panay. No se puede afirmar si era gente nacida en ellas o migrantes de otras islas comarcanas, pues a menudo las fuentes no son

[75] Información hecha por el juez provisor y vicario general de este arzobispado de los tratos y contratos, *doc. cit.*, leg. 13, exp. 4, pp. 44, 48, 51, 64.
[76] *Ibid.*, pp. 44, 77, 82, 96 y 105.
[77] *Ibid.*, pp. 24, 34, 45, 57, 67, 69 y 73.

tan explícitas, pero las habitaban desde antes de la llegada de los españoles. Estaban repartidos en los diferentes pueblos de los territorios agustinos, primordialmente en lugares cercanos a las costas que facilitaban las comunicaciones fluviales: Tondo, Bataan; Agoo, Lag-Lag, Bagnotan, en la provincia de Pangasinan; Agonoy, Bulacán, Calompit, Gapan, Candaba, Guagua, provincia de Pampanga; Capiz, Nagmas, Pacan, Purao, Tagurin, Bagua, Baguan, Batac, Bigan, Bantay, Bacar, San Nicolás, San Juan, Masingol, Sarat, provincia de Ilocos; Otón, Pazi, Jaro, villa de Arévalo, Dumangas, Dumarac, Guimbal, Mambusao, en la isla de Panay y en todos los pueblos de la isla de Cebú.

El fenómeno de la esclavitud nos remite, por un lado, al problema del desconocimiento del nombre de cada uno de estos *aetas;* sin embargo, no desaparecen de la perspectiva de la indagación. Pero también habla claramente de un proceso importante que es la ligazón del "negrito" filipino con los frailes agustinos, entre quienes presumiblemente vivían como hombres de confianza, así que por el momento no tengo constancia de que los malos tratos y las vejaciones fueran parte de la dureza de la vida que aquéllos proporcionaban a sus hombres. Se daba el interés de contar con ellos, su suerte era adaptarse a la vida de los religiosos, perecer o retornar a su nomadismo; permanecían en las iglesias y conventos,[78] sirviendo a su amo o bien siendo preparado como "hombre de confianza". A veces se encuentran los que hablan español, esclavos ladinos como los de fray Alonso Quijano y fray Miguel de Palma, que además sabían leer, escribir y contar reales de plata.

Prueba de ello fue su presencia entre los frailes que, al parecer, fue fácil y aceptada, por ejemplo, Nuño Pereira fue prior de Lag-Lag y Dumangas; Juan de Borja, fue de Otón y Dumarac; Martín de Mancilla, de Guimbal; Diego Madera, de Tigbava; Diego Solís, de Gumbal, Jaro y Lag-Lag; Pedro de Castillo, de Jaro; Diego Martínez, de Otón; Pedro de Neyra, de Bataán y Gimbal; Juan Lozano, de Dumangas, Panay y Otón; Alonso Clemente, de Pazi y Jaro; Juan de Torres, de Bataán, Dumangas y Jaro; Francisco Hurtado, de Tigbaban, Pazi, Dumangas; y Tomás de Villanueva, quien fuera prior de Panay y

[78] En 1851 Manuel Buzeta refiere cómo el señor arzobispo de Manila educó a un "negrito" desde la infacia. Llegó a la orden sacerdotal pero no se adaptó a ese sedentarismo por lo que se fugó hacia las montañas "en busca de vida salvaje, fuerza del amor a la libertad e independencia de esta raza". Buzeta, *op. cit*., tomo 2, p.78. En ese sentido, desde 1578 se fundó el convento de San Francisco en la ciudad de Manila, a éste acudían pobres, enfermos, necesitados y *aetas*, provisionalmente por el momento no hay constancia de que allí empezaran un acercamiento con el cristianismo, aunque sí con los prelados; Mario Zamora. *Los indígenas de las islas Filipinas*. Madrid: MAPFRE, 1992, p. 245. Retana, *Archivo del bibliófilo filipino. Recopilación de documentos históricos, científicos, literarios, políticos y estudios bibliográficos,* vol. 1, p. 15.

Mambusao.[79] Así, cuando éstos eran capturados por las autoridades insulares, se veían libres una vez que confesaban las obligaciones que le habían sido impuestas, con lo cual se reproducía su vida en los bosques y montañas, ya que tanto la orografía como la vegetación permitían que se mantuvieran fuera del alcance e imposiciones de los españoles porque pertenecían a "los destinos más bajos",[80] con una economía de subsistencia basada en la caza, la pesca y la recolección.

Visión de conjunto

Para concluir, sólo hay que apuntar una modesta visión de conjunto. En general, los *aetas* que mantuvieron contacto con los españoles, no estaban cristianizados. Se podría afirmar que al ser una sociedad nómada, esto haya incidido para que se invirtiera la tendencia al adoptar el cristianismo institucional con una mentalidad de servicio. No prestaban obediencia ni a la monarquía ni a los mendicantes, como lo hizo el resto de los indios cristianizados tempranamente, ya que en virtud de las variaciones y la individualización de los grupos y de las regiones donde se encontraban, impidieron que los ligaran a la tierra. No es de extrañar, en la lógica del nomadismo, que estas normas simplemente desaparecieran como parte de los intentos por dominarlos, aunque los españoles no necesitaron de esas estructuras para valerse de su ayuda militar, porque no parece que hayan existido reglas precisas o generales

Ésta fue, en aquella época, la ayuda más importante que prestó uno de los grupos infieles a la Corona española, que intentaba implantar el poder en lugares lejanos de la metrópoli. Pero no cabe duda de que el número de hombres no puede compararse con el alto porcentaje de los indígenas *pampangos*, que tan buenos servicios militares prestaron en los campos filipinos. En aquel tiempo se estaba experimentando el fortalecimiento de la presencia hispana en Filipinas, con la avanzada española más importante hacia el Moluco y las riberas del mar de la China. Con todo, la ayuda de algunos *aetas* se consideró imprescindible en las jornadas de pacificación interna en Luzón y Panay frente a los levantamientos y sublevaciones encabezados por los malayos sometidos a dominio hispano, que se mostraban contrarios a los malos tratos de los agustinos calzados por la imposición de las *bandalas*, mientras que otros sirvieron como esclavos de algunos miembros de esa orden, al valerse de

[79] Información hecha por el juez provisor y vicario general de este arzobispado de los tratos y contratos, *doc. cit.*, pp. 24, 34, 45, 57, 67, 69, 73 y 103.
[80] Buzeta, *op. cit.*, tomo 2, p. 59.

estos recursos humanos, como hombres fieles que ayudaran a materializar tratos y contratos con Macasar y China. Ello significó una intensa presencia nativa que, con toda su moderación, tuvo importancia crucial a favor de la dominación española.

Finalmente, continúa robusteciéndose el argumento basado en la idea de la amplia autonomía política de los gobernadores generales de las islas, ya que se constituyeron como un grupo poderoso dentro de un periodo candente de la historia de Filipinas, pues su ámbito permaneció cerrado a los virreyes de la Nueva España al no tomárseles parecer con respecto a las decisiones internas insulares, en aras de continuar con una conquista inacabada en el archipiélago, paliándose, aunque sólo fuera simbólicamente, un estado de guerra constante en el *fin del mundo*.[81]

[81] En la correspondencia privada mantenida entre los gobernadores generales de las islas se refieren a Filipinas denostativamente como *fin del mundo* o *último mundo*.

LOS OTOMÍES DEL CENTRO DE MÉXICO Y EL GALEÓN DE MANILA

Enriqueta M. Olguín
Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo

> Debemos tener en cuenta que a partir de 1565, año que marca el regreso de fray Andrés de Urdaneta y la posibilidad de establecer una corriente continua entre los dos continentes, los viajes a Filipinas se hicieron regularmente y duraron lo que el dominio español en la Nueva España. Durante este tiempo, enormes cargamentos de objetos artísticos se desparramaron a través del vasto territorio y debieron, necesariamente, influir sobre el gusto y la sensibilidad del criollo, el mestizo y el *indio mexicano*...[1]

Muchos especialistas no han prestado la atención suficiente a las influencias orientales en las obras novohispanas y mexicanas actuales que se han hecho en las comunidades indígenas. Un ejemplo de la influencia de algunos productos asiáticos transportados en el galeón de Manila que arribaron a la Nueva España alcanzaron de alguna manera la sensibilidad otomí del Valle del Mezquital, estado de Hidalgo. Un caso es, sin duda, la conocida popularmente en México como "las guitarritas", a las que sus hacedores llaman "artesanía de incrustación de concha" o *hyoka b'ida* en otomí, debido a que esta artesanía consiste principalmente en la elaboración de cordófonos en miniatura que se decoran con figuras recortadas de concha, que se incrustan en madera o en hueso quemado y pulverizado (Figs. 1 y 2).

[1] Gonzalo Obregón. "El aspecto artístico del comercio con Filipinas", *El Galeón de Manila. Artes de México,* núm. 143. México: Artes de México, 1971, p. 74.

Fig.1

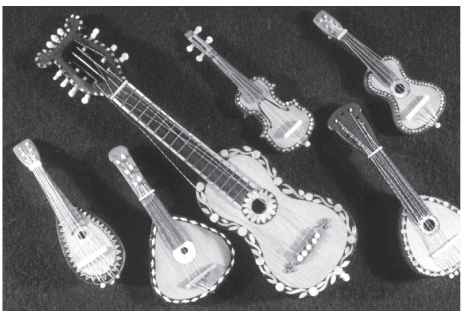


Fig. 2

La *hyoka b'ida* es un ícono que representa a la comunidad campesina donde se elabora, El Nith, perteneciente al municipio de Ixmiquilpan, a la vez que la materialización de una parte de la historia virreinal y decimonónica que involucra no sólo a la etnia otomí del Valle del Mezquital, sino a todo nuestro país.[2]

La *hyoka b'ida* es el resultado de una conjunción de técnicas de muy diversas procedencias tanto prehispánicas como europeas y tal vez orientales; lo mismo sucede con los materiales de los que está hecha, pues son de distinto origen: la madera y el hueso se consiguen en el Valle del Mezquital, mientras que la concha, de diferentes especies, se ha obtenido de lugares como la Ciudad de México, la costa del Golfo y la costa del Pacífico.[3]

El propósito del presente texto es proporcionar información básica que sostenga la hipótesis según la cual las coincidencias formales de la ornamentación de "las guitarritas" sugieren un origen oriental relacionado con el galeón de Manila,[4] considerando la existencia de similitudes formales entre los

[2] Este asunto se ha abordado de manera amplia en otros estudios. Enriqueta Manzo Olguín. "El Nith, Ixmiquilpan, Hidalgo. Historia de una Artesanía". Tesis de Maestría. México: UNAM, 1994; Enriqueta M. Olguín. *Hacer Guitarritas*. Pachuca: Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, 1994; *Nácar en Manos Otomíes*. México: Instituto de Investigaciones Estéticas-Universidad Nacional Autónoma de México/Consejo Estatal para la Cultura y las Artes de Hidalgo/Gobierno del Estado de Hidalgo, 2004a.

[3] La descripción de las técnicas y de los materiales utilizados en la elaboración de la decoración de los cordófonos, el paso de la elaboración de los instrumentos de cuerda de tamaño normal a la de miniaturas y los grupos sociales para quienes se fabricaban y se fabrican estas artesanías son aspectos ya descritos en otros de mis trabajos.

[4] Enriqueta M. Olguín. "El Valle del Mezquital, Hidalgo, México, el Galeón de Manila y las Lacas Orientales: la Artesanía de incrustación de Concha y la Pintura Enconchada", Manuel Pérez y Alberto Ortiz (eds.). *Crónica, Retórica y Discurso en el Nuevo Mundo*. San Luis Potosí: Universidad Autónoma del San Luis Potosí, 2014. Enriqueta M. Olguín, "1872, Una Caja para Cáliz, Ejemplo de Artes Aplicadas

motivos decorativos en concha que destacan en un fondo negro y que se presentan en las obras de la *hyoka b'ida*,[5] la pintura oriental y las lacas orientales.[6]

El probable origen novohispano de la *hyoka b'ida*

Por la recurrencia que hay en los patrones decorativos de la artesanía otomí y en las decoraciones que caracterizan a muchas de las cenefas y los marcos de la pintura enconchada novohispana, los orígenes de la artesanía hidalguense podrían ubicarse entre la segunda mitad del siglo XVII y la primera del XVIII (1650 y 1752).[7] En los tres casos, las obras se caracterizan porque en sus patrones decorativos abunda el follaje de plantas mesófitas, en cuya espesura se observan aves que destacan sobre un fondo negro.

En las cenefas y en los marcos de la pintura enconchada de los siglos XVII y XVIII, las decoraciones resultan muy estereotipadas, sobre todo las que corresponden a las pinturas de carácter religioso, aunque también las había de tema militar.[8] Es posible que la decoración de la *hyoka b'ida* sea consecuencia

en el Valle del Mezquital", *Otopames, Memoria del Primer Coloquio, Querétaro, 1995*. México: Fernando Nava (comp.). Instituto de Investigaciones Antropológicas- Universidad Nacional Autónoma de México, 2004b, pp. 209-214.

[5] Es necesario precisar que en la artesanía de la *hyoka b'ida* se utilizaba, hasta antes de la década de los sesenta del siglo XX, concha nácar blanca, que a veces se teñía; después de esas fechas se comenzó a trabajar la concha de abulón (*Haliotis fulgens*), especie conocida vulgarmente como "abulón verde" o "abulón azul"). Enriqueta M. Olguín, *Nácar en manos otomíes,* pp. 112-113 y 171-179.

[6] Al respecto debo agradecer a la doctora Miki Yokoigawa del Instituto de Artes de la Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, Real del Monte, Hidalgo, su valiosa ayuda por las traducciones, los resúmenes y síntesis que hizo, desinteresadamente, de informaciones publicadas en su idioma materno, el japonés; su intervención y la bibliografía se apuntarán a pie de página y en la lista de referencias.

[7] Julieta Ávila. *El Influjo de la Pintura China en los Enconchados de Nueva España*. México: INAH, 1997, p. 11; Manuel Toussaint. "La Pintura con Incrustaciones de Concha Nácar en Nueva España", *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, núm. 20. México: UNAM, 1952, pp. 5-20; Marta Dujovne. *Las Pinturas con Incrustaciones de Nácar*. México: Instituto de Investigaciones Estéticas-Universidad Autónoma de México, 1984, p. 246; Sonia Ocaña Ruíz. "Marcos enconchados: autonomía y apropiación de formas japonesas en la pintura novohispana", *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, vol. XXX, núm. 92. México: UNAM, 2008, pp. 107-153. Se descarta un posible origen oriental decimonónico de esta artesanía, considerando que la circulación privilegiada de las mercaderías que llegaban a la Nueva España en el galeón comenzó a decaer hacia 1785 y se vio interrumpida, como una vía para enriquecer a los novohispanos, en 1790. Carmen Yuste. "El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial", *El Comercio exterior de México 1713-1850,* México: UNAM/Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Veracruzana, 2000, pp. 21-41.

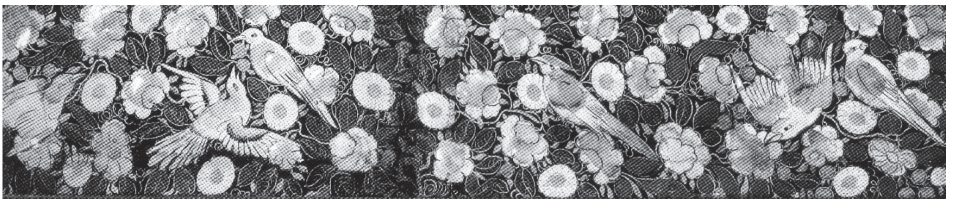
[8] Alejandro Carrillo Huerta. *Análisis de la Técnica y Materiales de dos Colecciones de Pinturas Enconchadas*. México: INAH (Colección Textos Básicos y Manuales), 1991, p. 12.

de que la población indígena de la época virreinal haya tenido más contacto con las pinturas religiosas.[9]

Las similitudes que se observan entre las cenefas, los marcos de la pintura enconchada y la artesanía de El Nith son: *1)* las figuras de follaje y aves, ejecutadas en concha nácar, que destacan intensamente en un fondo de color negro; en ambos casos, el acabado de las obras es de un aspecto acharolado, lo que sin duda recuerda las lacas negras orientales; *2)* la ausencia de horizonte; *3)* la falta del aprovechamiento del lenguaje propio de la concha nácar; *4)* las trayectorias de los tallos a los que se unen la hojas, nervaduras y, de vez en vez, los diminutos frutos que se integran al follaje y 5) la actitud pasiva de las aves que en los enconchados jamás hacen el intento de abrir las alas, regla que se respeta –aunque no siempre– en la *hyoka b'ida* (Figs. 3, 4 y 5).

Fig. 3

Fig.4



[9] Dujovne, *op. cit.*, pp. 102, 103, 106, 107, 111, 243 y láms.

Fig. 5

En las cenefas y los marcos de los enconchados, los pájaros cautivos en una jaula verde natural, viva y exuberante, sólo tienen la alternativa de levantar el vuelo hacia el espacio donde se encuentra la mirada del espectador; los volátiles no perciben el destello de los ojos de quien observa la obra porque miran hacia el centro del cuadro. Tanto en los enconchados, como en la artesanía de incrustación, la profusión del follaje y de las aves evidencia, sin duda, un *terror vacui* propio de Occidente.

La existencia de las similitudes mencionadas continuó haciéndose patente en la *hyoka b'ida* hasta la fecha, a tal punto que en distintos centros turísticos del México moderno, la artesanía otomí se hace pasar como china o japonesa. La pregunta clave para explicar tal parecido es: ¿cuándo, cómo y de qué manera los otomíes del Valle del Mezquital pudieron haber tenido contacto con los trabajos orientales?

La respuesta a esta pregunta hace necesario investigar varias cuestiones. Por una parte, averiguar de qué modo los objetos orientales más parecidos a la *hyoka b'ida* se adquirían y circulaban, una vez que arribaban a la Nueva España en el galeón de Manila, y cómo se distribuían tierra adentro hasta llegar a las comunidades indígenas otomíes. Por otra parte, es necesario indagar si algunos indígenas otomíes viajaron en dicho galeón y si pudieron llegar a Hispanasia, lo que pudo haber posibilitado el aprendizaje de cómo se producían las obras orientales, y si esos aprendices regresaron a la Nueva España.

La *hyoka b'ida*, las lacas *namban* y su contexto político y social en Asia

A propósito del primer asunto, hay que considerar que las similitudes numeradas anteriormente entre la moderna *hyoka b'ida*, las obras novohispanas de las cenefas y los marcos de las pinturas enconchadas, se presentan también en las lacas *namban*. La palabra *namban* deriva del término chino *namban-jin* que significa *bárbaros del sur*, y servía para designar a cualquier extranjero que entrara al territorio chino; entre los extraños se incluía a los japoneses. Posteriormente éstos adoptaron el término chino para referirse a los portugueses que llegaban desde Macao y Malaca, y a los españoles que provenían de la península ibérica, de las Filipinas (Manila) y de la Nueva España.[10] La misma expresión también se aplicaba a los holandeses.[11] Existieron varias vías por las que las lacas *namban* llegaron o pudieron haber llegado a la Nueva España. Una de ellas pudo deberse al gusto de los jesuitas por esas piezas que podían adquirir directamente en Japón.

Un ejemplo de una de esas obras es un atril *namban,* que data aproximadamente de 1633, hecho específicamente para los jesuitas (Fig. 6).[12] Se trata de un trabajo elaborado con laca de *urushi*[13] de color negro que se dio en el periodo Momoyama (1573-1615),[14] durante muy corto tiempo, apenas 50 años (de 1570 a 1590) y que floreció en 1575. Otros ejemplos similares son

[10] Rodrigo Rivero Lake. *El Arte Namban en el México Virreinal*. Madrid: Estilomexico-Turner, 2006, pp. 151, 155-157, 160 y 297.

[11] Michael Sullivan reconoce dos clases de lacas *namban*: aquellas que se hicieron para los consumidores holandeses, llamadas *kōmō*, expresión china y japonesa que significa "pelo rojo", cuya producción comenzó en 1580 y terminó por canalizarse, no sólo hacia los Países Bajos, sino a toda Europa; y las *namban*, los *namban byōbu*, que eran copias de personajes y temas europeos que llegaban hasta el Japón en la forma de grabados. Este autor nunca menciona si había un término especial para referirse a las lacas que se hacían para los españoles y para los novohispanos. Rodrigo Rivero Lake afirma que el estilo *namban* que surgió en el periodo virreinal novohispano se denominó *namban-jin*, pero esta afirmación contradice lo que este mismo autor explicita en otras páginas de su obra citada. Michael Sullivan. *The Meetin of East and Western Art*. Los Ángeles: University of California Press, Berkeley y Los Ángeles, 1989, pp. 9, 151, 155-157, 160 y 297; Rodrigo Rivero *ibid.,* pp. 151, 155-157, 160, 212, 297.

[12] Rivero *op. cit.,* p. 208.

[13] La palabra *urushi* del japonés designa al árbol del que se extrae la resina que se utiliza para laquear. Dra. Miki Yokoigawa. Comunicación personal. Pachuca: Instituto de Artes de la Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo-Real del Monte, Hidalgo, 5 de diciembre del 2014.

[14] En general, la cronología del periodo *Azuchi-Momoyama* se ubica entre 1573 y 1603. Guillermo Quartucci. *Grandes obras de la literatura japonesa*. México: Centro de Relaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades/Universidad Nacional Autónoma de México (Aprende a aprender), 2000, p. 10.

un altar portátil (Fig. 7) y un tarro con incrustaciones de madreperla y diseño de pájaros y flores (Fig. 8).[15]

Fig.6

Fig. 7

Fig. 8

Todas estas piezas lucen figuras de concha que representan pájaros y follaje, incrustadas en un fondo de *urushi* negro.[16] Según Rodrigo Rivero Lake,[17] esta clase de obras y la presencia jesuita revelaron a Occidente la existencia

[15] Rivero, *op. cit.,* p. 314.

[16] El pie de página de la figura 8, que se tomó de Rodrigo Rivero, afirma que el tarro se realizó con la técnica de *maki-e*, vocablo japonés, que deriva del árabe *maque*. Ambos términos quieren decir laca dura y brillante de origen vegetal. Teresa Castelló Iturbide. "Maque o Laca", *El Maque, lacas de Michoacán, Guerrero y Chiapas. Artes de México,* núm. 153. México: Artes de México, 1972, p. 33.

[17] Rivero, *op. cit.,* pp. 186-187 y 189.

del *urushi*, sobre todo en color negro; ellos promovieron su producción en el Japón para luego exportarla.

Las lacas *namban* tienen características sobre todo japonesas, pero en ellas se plasmaron también elementos chinos; surgieron en un contexto político y económico del siglo XVI en que las potencias europeas (Portugal, Holanda y España) ambicionaban las materias primas y la fuerza de trabajo tanto de los habitantes de las costas de China como de los de Japón. Por otra parte, los territorios japoneses se convirtieron en campo de discordia y de competencia entre la Compañía de Jesús y las otras órdenes mendicantes españolas, que deseaban evangelizar a todos los territorios insulares del sureste del Pacífico. Ambas cuestiones alteraron el desarrollo interno político, religioso, económico, administrativo y artístico, en especial en Japón y en China, pero en Japón generaron constante fricción y desconfianza entre los habitantes y gobernantes de la isla, que en ese momento terminaron por organizar tres shogunatos que lucharon por la unificación del Imperio del Sol Naciente, situación que los condujo a tomar distintas y contradictorias posturas frente a las potencias europeas, los jesuitas, los conversos japoneses y demás cristianos.

Las relaciones de los jesuitas con Japón iniciaron en 1546.[18] Después, en 1557, éstos se instalaron en la colonia portuguesa de Macao, en China.[19] Esta orden religiosa estaba estrechamente relacionada con los intereses comerciales de Portugal, tanto en China como en Japón, y se contrapuso a las relaciones mercantiles entre Japón, España y sus posesiones ultramarinas (Filipinas y Nueva España),[20] de ahí su interés en evitar que entraran a Nippon otras órdenes religiosas establecidas en Filipinas.[21] En estas condiciones, la Compañía de Jesús hubo de adoptar distintos modos de operar política y religiosamente en Japón, lo que no agradó a sus habitantes, quienes fueron restringiendo de forma paulatina su relación con los jesuitas, Filipinas, España y Nueva España, entre 1539 y 1606.[22]

Los jesuitas evangelizaban siguiendo sus propios métodos, adaptándose a las necesidades políticas y comerciales de Portugal y a las de determinados jefes chinos y japoneses. En China y en Japón la evangelización jesuita se dio atendiendo a los conocimientos orientales técnicos, científicos y artísticos

[18] *Ibid.*, p. 121.
[19] Michael Sullivan, *op. cit.*, p. 42.
[20] *Ibid.,* p. 124.
[21] *Ibid.,* p. 127.
[22] *Idem.*

con la finalidad de interesar a los europeos en ambas culturas y, a la inversa, despertando la curiosidad de los orientales por conocer la cultura europea.[23]

El resultado de esta estrategia de la Compañía de Jesús fue que en 1575, antes de llegar a Filipinas, sus miembros trataron de enviar a Japón a uno de ellos, Giussepe Valeriano, para reforzar la evangelización por medio de la arquitectura y de la pintura, materias que él dominaba. Aunque nunca llegó a Asia, Valeriano proyectó la creación de la Academia de San Lucas que se fundó en 1583. Tiempo después quedó a cargo del jesuita Giovanni Niccolò (Nicolau), quien trabajó en Nápoles, su tierra natal, y en Roma; él tenía habilidades en las matemáticas, la pintura, la relojería y el grabado y le era fácil transmitir sus conocimientos a los estudiantes. En Asia, el taller del padre Niccolò estuvo primero en el Seminario de Arima (Japón), luego se trasladó a Nagasaki (1602), posteriormente a Amakusa (Japón) y, después de la expulsión de los jesuitas, se estableció en Macao (China) hasta 1614; sólo en este taller los artistas asiáticos podían estudiar y conocer pinturas, impresos, mapas y libros ilustrados europeos. En el taller del padre Niccolò también se enseñaba a elaborar instrumentos musicales, además de órganos de bambú y relojes.[24]

Los jesuitas establecieron alianzas políticas con jefes japoneses involucrados en el proceso de la reunificación de Japón. Es el caso del estrecho nexo que San Francisco Xavier estableció con Nobunaga. Este *daimyō*[25] fue el primer unificador del Japón del periodo Sengoku hasta el de Azuchi-Momoyama.[26] Rodrigo Rivero Lake le atribuye el inicio del periodo Momoyama (1573-1615).[27] Nobunaga conquistó la tercera parte del Japón y se interesó

[23] *Ibid.,* p. 42.

[24] *Ibid.,* pp. 8-9; Rivero, *op. cit.,* pp. 203 y 206.

[25] La palabra japonesa *daimyō* quiere decir *Gran nombre* o *Gran Señor*, esa palabra tuvo distintas connotaciones en cada época histórica del Japón, pero siempre sirvió para designar a aquel que tuviera en su poder un gran territorio, tuviese o no autorización de la corte o del emperador. Durante el shogunato del clan *Tokugawa*, el término se aplicó a aquellos servidores del shogun que producía diez mil *koku* de arróz (un *koku* equivale a 180 litros de ese cereal). Izuru Shimura. *Kojien*. Tokio: Shoten, Iwanami Masuda Koh, 1998; Síntesis y traducción del japonés al castellano de la doctora Miki Yokoigawa. Algunos autores que escriben en castellano definen *daimyō* como *Señor Feudal*, pero que simultáneamente era guerrero; fue frecuente que los españoles denominaran "reyes" a los *daimyō*, lo que es incorrecto. Véase, por ejemplo, Rivero, *op. cit.,* pp. 115 y 124.

[26] En la historia del Japón el periodo Azuchi-Momoyama es de carácter cultural y los nombres no se separan. El empleo de ambos nombres se debe a que el shogún *Oda Nobunaga* tenía como castillo el de *Azuchi* en 1568. En 1573, *Nobunaga* toma Kyoto y el castillo de *Momoyama*, centro de poder del emperador Yoshiaki Ashiaga, que luego sólo tendrá el cargo de shogún de Muromachi. Izuru Shimura *idem*; Síntesis y traducción del japonés al castellano de la doctora Miki Yokoigawa.

[27] Rivero, *op. cit.,* p. 124.

por establecer muy buenas relaciones con los jesuitas y con los portugueses porque por medio de ellos podía obtener armas de fuego para lograr la unificación y porque con los jesuitas y la expansión de su proyecto de evangelización, menguaba el poder de los monjes budistas y sintoístas que eran clave en la cohesión de la población durante el antiguo régimen.

Nobunaga tuvo una estrecha relación con Alessandro Valignano,[28] quien consiguió financiamiento para la fundación de colegios en Japón y propició el intercambio cultural entre Asia y Europa. Sus esfuerzos en este sentido fructificaron en la visita de cuatro jóvenes japoneses, quienes integraron "La Embajada de los Jóvenes" y recorrieron España, Portugal y Roma para regresar a Japón en 1590.[29]

Paralelamente, Nobunaga impulsó un elemento particular importante en el desarrollo del trabajo jesuita de evangelización: el arte, en particular la Escuela Kano,[30] al apoyar decididamente primero a su fundador, Kano Masanobu (1453-1490), y luego al hijo de éste, Kano Eitoku, cuya obra conoció Alessandro Valignano.[31] Cuando Nobunaga murió, lo sucedió el segundo unificador del Japón, Toyotomi Hideyoshi (1537-1598), famoso por sus incursiones en Corea y por sentar las bases para que el tercer unificador del Japón, Tokugawa Ieyasu, obtuviera y ejerciera el poder.[32]

Durante sus primeros años de liderazgo, Hideyoshi se dio a la tarea de conocer cómo podía relacionarse Japón con Manila y con la Nueva España, pero en 1579, la política de los jesuitas, a cuya cabeza estaba Alessandro Valignano,[33] obstaculizó notablemente la entrada al Japón de franciscanos y de dominicos que procedían de la Nueva España y que tenían su sede en Manila. La intervención de los portugueses para proteger sus intereses comerciales de las acciones de España en Japón, dio como resultado que el tercer unificador de esa tierra, Tokugawa Ieyasu, expidiera el primer edicto de persecución contra los cristia-

[28] Alessandro Valignano fue miembro de una influyente familia, muy bien relacionado con la iglesia, al punto de haber sido abad a los 18 años; posteriormente se desarrolló, a partir de 1577, al norte del río Ganges en la India, en las islas Molucas, en Malaca y luego en el Japón (1579). Rivero, *op. cit.,* pp. 131-134, 139 y 145.

[29] *Ibid.,* pp. 131-134, 139,145.

[30] *Ibid.,* p. 151.

[31] *Ibid.,* p. 145.

[32] El shogún japonés *Ieyasu* del Clan *Tokugawa* nació en 1542, fundó el shogunato de este mismo último nombre. Con él comenzó el desarrollo de la Era Edo. El nombre del centro de dominio de esta dinastía fue también Edo, que se ubicó en el corazón de lo que hoy es Tokio. *Ieyasu* gobernó de 1600 a 1605, pero siguió teniendo injerencia en el poder. Izuru Shimura, *idem*. Síntesis y traducción del japonés al castellano de la doctora Miki Yokoigawa.

[33] Rivero, *op. cit.,* p. 127.

nos, en 1587, política que siguió Hideyoshi. Este último desató una campaña anticristiana, a la vez desarmó a los campesinos[34] y, así, diez años después, en 1597, crucificó a 26 franciscanos[35] —grupo en el que figuraban San Felipe de Jesús— y a algunos japoneses convertidos.[36] Los hechos ocurrieron en Nagasaki; luego se desató la persecución contra todos los cristianos.

Persecución que fue un proceso que varió mucho en el Japón. En 1598, Ieyasu aceptó el Tratado de Comercio y Amistad, que le presentó Luis Navarrete Fajardo, por el que el shogún se comprometía a respetar los galeones novohispanos provenientes de Manila o de la Nueva España que necesitaran fondear en "cualquier puerto japonés".[37] En 1609, las relaciones entre España e Ieyasu tuvieron un acercamiento diplomático. En ese mismo año, Rodrigo de Vivero, gobernador de la provincia de las Filipinas, naufragó en la costa de Kanto, en el Japón; y, habiéndose salvado, permaneció en la provincia de Kazusa. Vivero no sólo gozó de hospedaje y manutención, sino del apoyo de los japoneses para construir una nueva embarcación. Mientras ésta se construía, logró que el "emperador" (el shogún Ieyasu) lo recibiera en Yendo (Edo) y en Suruga.[38] Luego, el shogún aceptó la asesoría del inglés William Adams y se construyó una nueva embarcación para Vivero, *el San Buenaventura*, con mano de obra japonesa y novohispana.[39]

En esas fechas Vivero logró refrendar el Tratado de Comercio y Amistad que Ieyasu firmó en 1598 con el rey de España y promovió, además, la intervención de los mineros novohispanos para que les enseñaran a los japoneses los métodos de extracción mineral más modernos.[40] Se pretendió también que el shogún rompiera relaciones con los holandeses, lo que no se logró.[41]

[34] *Ibid.,* pp. 114-115 y 151; Sullivan, *ibid.,* pp.7-8.

[35] Rivero, *op. cit.,* p. 124.

[36] *Idem*.

[37] *Ibid.,* p. 252.

[38] El nombre *Yendo* tal vez se corresponda con el de *Jeddo,* según Torres de Mendoza. *Jeddo* o *Yedo* son topónimos ingleses que se refieren al shogunato de Edo (Tokio), es decir, al área que dominaba *Ieyasu*. La Bahía de Suruga está en la costa pacífica de Honshu, actual prefectura de Shizuoka. La Bahía de Suruga está abierta al mar de Filipinas. Luis de la Torre de Mendoza, "Relación del Viaje hecho para el Descubrimiento de las Islas llamadas 'Ricas de oro y plata', situadas en el Japón, siendo Virey [*sic*] de la Nueva España D. Luis de Velasco, y su hijo, Sebastian Vizcaino, General de la Expedición". Ms. de la Biblioteca Nacional, *Colección de Documentos inéditos Relativos al Descubrimiento Conquista y Organización de las Antiguas Posesiones Españolas de América y Oceanía, sacados de los Archivos del Reino y muy Especialmente del de Indias.* Madrid: Imprenta de Frías y compañía, vol. VIII, 1867, p. 113. *Gran Atlas ilustrado del Mundo.* México: Selecciones del Reader's Digest, 1999, pp. 126-127.

[39] Rivero, *op. cit.,* pp. 252 y 258.

[40] Vizcaíno, Riva Palacio y Rodríguez Parra en Núñez, *ibid.,* pp. 50-52, 56; Rivero, *op. cit.,* 258.

[41] Rivero, *idem*.

La colaboración de Ieyasu con los españoles y novohispanos se hizo patente cuando Rodrigo de Vivero regresó a la Nueva España acompañado de una embajada japonesa al frente, en la que venía Josquendono.[42] Luego de llegar a Acapulco, el funcionario español y el embajador de *Nippon* se dirigieron a la ciudad de México, a donde llegaron el 16 de diciembre de 1610 con 23 comerciantes japoneses y una carga de regalos para el virrey de la Nueva España. En 1611 vieron a este funcionario y le entregaron un mapa del Japón, cinco pares de biombos dorados y tres armaduras japonesas. En agradecimiento a las atenciones del shogún, el virrey Luis de Velasco (el segundo), le envió regalos en el viaje de regreso al Japón, a cuya cabeza iba Sebastián Vizcaíno, acompañado por Josquendono, cuyo nombre cristiano fue Francisco de Velasco.[43]

Esta embajada le sirvió de base política al *daimyō* Date Masamune, uno de los *daimyō* más poderosos de todo Japón, quien también organizó su propia embajada. Masamune siempre fue leal al shogún Ieyasu, por eso él le otorgó el dominio en la provincia de Mutzu, en la región de *Tōhoku*. Masamune fundó su capital en Sendai en 1600, durante el periodo Azuchi-Momoyama, que coincide con el inicio del poderío de Edo (Tokio). El territorio que dominó Masamune está en el noreste del Japón, es decir, al norte del territorio de Ieyasu; topográficamente, ese espacio era difícil de controlar desde Edo. Es posible que debido a la geopolítica, Masamune también intentara realizar intercambios con los representantes de las potencias extranjeras. El intercambio comercial incluía tecnología europea, armas de fuego y conocimientos de minería.

Masamune tuvo una buena relación con los cristianos españoles, pese a la persecución y la prisión de que fue objeto el padre Luis Sotelo (1574-1624),[44] franciscano capturado por Ieyasu. Más aún, esa relación permitió que aquéllos siguieran con su trabajo de evangelización en *Tōhoku*. La hija mayor de Masamune, Irohahime,[45] se convirtió al cristianismo, pese a estar casada con uno de los hijos de Ieyasu. Gracias a su diplomacia, Masamune pudo ordenar la construcción de su propio galeón, el *Date Maru* o *San Juan Bautista*, empleando técnicas europeas.[46]

[42] *Ibid.,* p. 264.

[43] Torres de Mendoza, *op. cit.,* pp. 102-106, t. VIII; Vizcaíno, Riva Palacio y Rodríguez Parra en Núñez, *op. cit.,* pp. 50, 52, 56.

[44] Rivero, *op. cit.,* pp. 277 y 281.

[45] *Irohahime* significa princesa *Iroha*, así que el nombre de esta persona es únicamente *Iroha*. Doctora Miki Yokoigawa. Comunicación personal, 9 de febrero de 2015.

[46] Rivero, *op. cit.,* p. 291.

Poco tiempo después de ese acercamiento de Masamune con la Nueva España, el "Gran Dragón de un solo ojo", como se le conocía también a ese *daimyō*, dispuso que uno de sus hombres, Hasekura Tsunenaga, junto con el padre Luis Sotelo,[47] dirigieran una embajada japonesa para que estableciera relaciones con el papa en Roma, para lo que viajaría a Filipinas, Nueva España, España y Roma. Esta embajada japonesa en misión diplomática se componía de 184 japoneses y de un grupo de comerciantes; aunque el conglomerado tenía como destino Roma, parte de sus miembros se quedó en la Nueva España en 1614, estableciéndose en Cuernavaca y en Acapulco, donde se unieron con mujeres novohispanas y fundaron familias. Algunos más prefirieron viajar en barcos hacia Sudamérica.[48]

Según Chimalpain,[49] el virrey Luis de Velasco llegó a tener tres sirvientes japoneses que formaron parte de aquella embajada. Otra parte de ella se estableció cerca de Sevilla y otra más regresó a la Nueva España en 1618 y a Japón en 1620.[50] El establecimiento de japoneses en tierras americanas y en España fue motivado porque en Japón, la persecución contra los cristianos se recrudeció y se condenó a muerte a todos ellos. Pese a su probada lealtad, tanto Hyderoshi como Ieyasu desconfiaban de Masamune. Luego de la tensa reacción que se dio entre el rey de España y la embajada japonesa debido a que aquél estaba enterado de la persecución de Ieyasu contra los cristianos, Masamune se vio obligado a acatar las disposiciones de Ieyasu, so pena de muerte decretada por ese shogún;[51] de esta manera demostró nuevamente su lealtad.

Las alianzas que España pretendió hacer en otros lugares del Japón no se consiguieron. Poco tiempo después de la embajada de Masamune, en 1614 el gobernador de las Filipinas le ofreció a Tokugawua Ieyasu, fundador del shogunato de Edo, apoyo militar dentro del Japón, pero el ofrecimiento no fue aceptado. Como puede apreciarse, los problemas políticos internos entre los shogunatos y los *daimyō*, motivados entre otras cosas por la aceptación o el rechazo del cristianismo, dieron como resultado que las relaciones entre España y Japón fueran muy irregulares e inconsistentes, lo que alteró, sin

[47] *Ibid*., pp. 281-291.

[48] *Ibid.,* pp. 255, 258, 264, 267, 282, 285, 290 y 303.

[49] *Ibid.,* p. 267.

[50] Cinco miembros de la expedición se quedaron en Coria y Sevilla debido a que contemplaban la posibilidad de que si regresaban al Japón serían perseguidos. Al paso de los años, unos seiscientos de sus descendientes se distinguían en España porque se apellidaban Japón. Sullivan, *o ibid.* p. 20; Rivero, *op. cit.,* pp. 289-291.

[51] Rivero, *op. cit.,* p. 291.

duda, el intercambio cultural entre las distintas regiones del Japón y Holanda, Portugal, España, China, las Filipinas y la Nueva España.

La persecución contra los jesuitas y todos los cristianos en Japón se recrudeció entre 1614 y 1624.[52] Sus relaciones con España se suspendieron oficialmente en 1617.[53] Una vez rotos los nexos políticos entre España e Ieyasu,[54] aumentó la huida de muchos artistas japoneses conversos. Ya desde el desarrollo de las primeras persecuciones marcharon a Macao, China, buscando la protección de los jesuitas. Otros se dirigieron a Manila. Según Rivero Lake,[55] entre los artistas había pintores, como el hermano del pintor Thaddeus, y otros como Kano Domi y Kano Emosaku, que llevaron la influencia *namban* a la Nueva España.[56]

Rivero Lake[57] asegura que a causa de la persecución japonesa contra los cristianos, Kano Domi llegó a la Nueva España, donde trabajó con los pintores de enconchados de apellido González.[58] Según el mismo autor, estos japoneses se establecieron primero en Pátzcuaro, debido a que ahí estaba la

[52] *Ibid.,* p. 212.

[53] *Ibid.,* p. 292.

[54] *Ibid.,* pp. 290-292.

[55] *Ibid.,* p. 212.

[56] La dinastía de pintores Kano se originó cuando *Nobunanga* apoyó a *Kano Masanobu,* a quien sucedió su hijo *Kano Motonubo* (1476-1539) y luego su nieto, *Kano Eitoku* (1543-1590). Cada uno de estos pintores hizo una aportación para lograr un estilo particular dentro del arte *namban*. El primero utilizó elementos técnicos chinos, como las extensiones monocromáticas en tinta china para conseguir efectos difuminados; el segundo incluyó pinceladas fuertes que se notaban y el tercero agregó a las técnicas anteriores, una claridad en la composición, el uso de un fondo dorado (con oro) donde contrastaban y destacaban las formas nítidas, un vivo colorido y un dominio de las relaciones entre el primer plano, el intermedio y el último plano de las composiciones y los nexos de su estilo con el arte académico de la dinastía china *Ming*. Con estas características y con las influencias occidentales que se fueron filtrando en las obras mandadas a hacer en el Japón, el estilo *namban* se desarrolló de manera que tendió a ser caligráfico, con fuertes bosquejos que lograban reproducir la bidimensionalidad del modelado, con limitada variedad de sombreados y una perspectiva isométrica. Así llegó el arte *namban* a la Nueva España. *Ibid.* pp. 151, 155-157, 160, 179, 211 y 214.

[57] *Ibid.,* p. 157.

[58] El apellido González fue característico de Pátzcuaro, sede de la Real Aduana donde se revisaban los cargamentos de mercancías orientales y se recibía también a los inmigrantes. Según Rivero, ese apellido junto con los nombres Juan y Miguel, era uno de los preferidos por los pintores japoneses de enconchados que llegaban a la Nueva España. Ese mismo autor asume que una prueba de ello es un contrato firmado por Miguel González, nacido en 1664, pintor de enconchados y cuyo padre fuera Tomás González Villaverde, publicado por Tovar de Teresa. Para Rodrigo Rivero Lake, *Kano Domi* seguramente llegó a la Ciudad de México, acompañando a los González. Rafael Tovar de Teresa "Documentos sobre 'Enconchados' y la Familia Mexicana de los González", *Cuadernos de Arte Colonial*, núm. 1. Madrid, 1986; Rivero, *idem*.

Real Aduana.[59] El mismo autor cita la presencia de otro pintor japonés de nombre Luis Enciso, quien fungía como albacea de otros orientales.[60] De igual modo, hubo otros pintores japoneses que llegaron a la Nueva España, pero que se habían formado en la academia del padre Niccolò y sus trabajos también tuvieron fuerte influencia en la producción de los enconchados o tablas incrustadas con nácar, así como en las lacas.[61]

De este modo se puede concluir, por una parte, que si bien es cierto que las influencias orientales que llegaron a la Nueva España con la migración de artistas japoneses, contenían elementos chinos,[62] japoneses y occidentales que se conjuntaron en las obras *namban,* es necesario apuntar que la complejidad política interna del Japón posiblemente imprimió características particulares en el arte *namban* por regiones y épocas, lo que ameritaría un estudio minucioso en este sentido para detallar la variedad de pinturas enconchadas que se originaron y produjeron en la Nueva España.[63]

En adición, habría que contemplar la posibilidad de que las similitudes que comparten el atril, el altar portátil, el tarro aquí ilustrados y las obras de la artesanía otomí modernas, se deban a que las tres primeras piezas mencionadas hayan sido resultado de obras que los propios jesuitas mandaron hacer conforme parámetros e ideas occidentales.

Fue en este contexto político en el que cobró importancia la acción de la Compañía de Jesús, en el que las lacas *namban* del Japón circularon hacia Filipinas y luego hacia la Nueva España, pero ésta es sólo una vía por la que las *lacas namban* y su influencia japonesa arribaron a tierras americanas. Una vez dicho lo anterior, se observa que la migración de los pintores japoneses a la Nueva España se dio, en efecto, pero ahora es necesario investigar de manera detallada con quiénes se relacionaron estos japoneses y si acaso llegaron a tener alumnos otomíes.

[59] Rivero, *op. cit.,* p. 157.

[60] *Idem*.

[61] *Ibid.,* pp. 203 y 206.

[62] Los chinos también recibieron en el siglo XVIII, influencias europeas llevadas hasta allá por los mismos jesuitas; un ejemplo es el del padre José Castiglione, quien se estableció en China en 1715; él era pintor y ensayó su arte en Oriente, adoptando rasgos chinos y mezclándolos con rasgos europeos, influenció la pintura china y llegó a firmar algunas de sus obras con el nombre *Lang-Shi-Ning*. Manuel Romero de Terreros. "Pinturas Chinas en México", *Memoria de la Academia Mexicana de la Historia Correspondiente a la Real de Madrid.* t. XI, núm.3. México: Real Academia de la Historia, 1952, p. 334.

[63] Tovar de Teresa, *op. cit*. p. 100; Carrillo, *op. cit.,* pp. 56-57; Ávila, *op. cit.,* pp. 84-85; Orellana, *op. cit*.

Fray Martín de Rada entre los otomíes, en China y en el sudeste asiático

Al suspenderse las relaciones entre España y Japón en 1617, el flujo de las mercaderías japonesas hacia las Filipinas y la Nueva España cesó. Sin embargo, esto no impidió la afluencia de lacas y de otros objetos orientales a esos territorios del Imperio español. Desde antes de las relaciones de los españoles con el Japón había funcionado una vía de intercambio entre Nippon, Filipinas, parte de la costa China y todo el territorio que se conoce en la actualidad como el sudeste asiático. La conservación de esta vía durante el poderío hispano y las relaciones diplomáticas que hubieron de sostenerla la atendió, entre otras personas, fray Martín de Rada, protector y evangelizador de los otomíes en la Nueva España.

Él fue uno de los primeros evangelizadores del Valle del Mezquital hacia 1536; perteneció a la orden agustina que se dio a la tarea de realizar ese trabajo entre la población otomí del lugar, apenas tres años después de que arribara a la Nueva España.[64] Fray Martín de Rada escribió el *Arte de la Lengua Otomí*, primer diccionario de ese idioma en castellano. La presencia de este fraile en el Valle del Mezquital pudo haber sido crucial para que los otomíes locales tuvieran contacto con hombres u objetos orientales.

Luego de realizar su labor entre los otomíes, fue compañero de fray Andrés de Urdaneta, el brillante agustino que encontró la ruta del tornaviaje del galeón de Manila en 1565. Posteriormente, fray Martín de Rada trabajó junto con fray Gerónimo González de Santiesteban,[65] el agustino encargado de conducir la evangelización en Hispanasia.[66]

En 1572, el padre Rada visitó Fukien, donde escribió una relación que le sirvió de fuente a González de Mendoza para escribir su *Historia de las cosas más notables, ritos, y costumbres del gran reino de China*;[67] murió en 1578 en el tor-

[64] Antonio Rubial. "El Convento Agustino y la Sociedad Novohispana", *Serie Novohispana*, núm. 34. México: Instituto de Investigaciones Históricas- UNAM, 1989, pp. 13, 114.

[65] Leoncio Cabrero. "La política colonizadora del virrey don Antonio de Mendoza en las Islas del Pacífico", *América: encuentro y asimilación*. Granada: Diputación Provincial de Granada/Sociedad de Historiadores Mexicanistas/Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, 1989, p. 181.

[66] Los agustinos descalzos básicamente evangelizaron en las Filipinas, aunque su cometido era hacerlo en todo Oriente, por eso se les conocía con el nombre de "agustinos filipinos" o "agustinos chinos". Arturo Guevara Sánchez. *Los Agustinos Descalzos. Breves noticias de su vida y logros en México y Filipinas*. México: INAH, 2006, (Colección Obra Diversa), pp. 9, 19 y 79.

[67] Luis González. "Nueva España en el Oriente", *Historia Mexicana,* vol. XIV, núm. 2. México: El Colegio de México, 1959, p. 222.

naviaje.[68] En 1573, Rada se unió en Filipinas a sus compañeros y comenzó a evangelizar en Cebú para de ahí dirigirse a otros lugares donde se caracterizó por defender a los nativos (llamados "indios chinos" o "indios filipinos", que se destinaban para trabajar en los obrajes), pues era común que esos indios sufrieran tratos injustos, tributaciones desmedidas y esclavitud; ocupó el cargo de provincial y fue embajador en China.[69]

Una de las principales dificultades que tuvieron los frailes en las Filipinas para desarrollar su trabajo de evangelización fue la existencia de gran variedad de lenguas que hablaban los habitantes de las islas más grandes o más accesibles de un conjunto de 7 100, como eran la tagala, la igorrote, la ifugao, la boholana, la lengua mandaya, la de los sangleyes[70] y la que hablaban "los negritos".

Frente a este considerable obstáculo lingüístico, la experiencia de fray Martín de Rada en el Valle del Mezquital debió de tener efecto en su desempeño en aquel territorio insular, por esa razón no resulta extraño que tal práctica lo llevara a afirmar que los "negritos", mangianes y zambales "eran los chichimecas de Filipinas…", pues entre aquellos grupos encontró la costumbre guerrera de cortar las cabezas de sus enemigos para conservarlas como trofeos.[71] Esta interpretación, derivada de los conocimientos y experiencia que el padre Rada obtuvo en el Valle del Mezquital, anima a preguntar: ¿Es posible que entre los allegados seglares, asistentes y criados de los frailes agustinos hubiera otomíes?, ¿existe la posibilidad de que estos otomíes hayan tenido contacto directo en las Filipinas con los sangleyes, o que se haya dado una relación entre aquellos y algunos artesanos orientales? ¿Pudieron algunos otomíes aprender, directamente en Filipinas o de los chinos la manera en que elaboraban sus lacas? Las respuestas a cada una de estas preguntas obligan a realizar numerosas investigaciones particulares acerca del tema de la migración, específicamente de otomíes que llegaron a las Filipinas y de los orientales que incursionaron en el territorio novohispano.

Entre los objetos pertenecientes a la orden agustina pueden apreciarse evidencias del uso de bienes religiosos suntuarios decorados con formas que recuerdan las obras chinas. Comerciantes chinos o artesanos podrían haber-

[68] Guevara, *op. cit.,* p. 83.

[69] *Ibid.,* pp. 83-84; Patricio Hidalgo, Nuchera. "Orígenes del tributo indígena en Filipinas. La polémica de la tasación", *Revista Complutense de Historia de América,* núm. 18. Madrid: Complutense, 1992, pp. 136-137.

[70] Guevara, *op. cit.,* p. 78.

[71] *Ibid., p.* 97.

les vendido a los agustinos, en las Filipinas, distintos objetos precisamente chinos, ya fuera de los que eran de hechura común o de otros por encargo, a juzgar por algunas piezas propiedad del Museo de Oriente de Valladolid.[72]

En 1575, fray Martín de Rada y fray Jerónimo Marín viajaron de Manila a China al lado de "dos honrados españoles": Miguel de Loarca y Pedro Sarmiento. Zarparon de Manila el 12 de junio de 1575, dirigiéndose a Bolinao, y de allí rumbo a China, fondeando en el puerto de Toncoco (Tiong-sosu), el 5 de julio de 1575. Luego viajaron por las ciudades Tangoa, Chincheo y Hochin, en la costa china cercana a Taiwan. En todos estos lugares fueron recibidos por las respectivas autoridades, quienes los agasajaron con banquetes y regalos. De paso, los frailes aprovecharon para ir recogiendo información acerca de los usos y costumbres del país, la religión, la historia, la administración y la navegación, etc. El padre Rada y la expedición española regresaron a Manila el 28 de octubre de 1575.[73]

Es pertinente observar que el tiempo en el que Rada vivió en las Filipinas, sugiere que él y sus compañeros agustinos podrían haber conocido y tal vez utilizado las lacas japonesas, las *namban*, pero para aceptar este supuesto se tendría que considerar el celo de los jesuitas en el Japón, que impedía la entrada de otras órdenes religiosas. Esa actitud de la Compañía bien pudo limitar la circulación y la producción de esas obras entre los agustinos.

Desde esta perspectiva, existen mayores posibilidades de que los agustinos hubiesen conocido mejor los objetos chinos, ajenos al filtro japonés, pues tales cosas circulaban por todas las Filipinas gracias al establecimiento de estratégicos centros de ocupación china que existían desde 1200 d.C. En efecto, los sangleyes (comerciantes chinos) llevaban sus mercaderías desde China a aquellas islas antes de que llegaran los conquistadores españoles a la propia China y a las Filipinas.[74] Además, la visita de Rada a las costas de China tam-

[72] Sirven de ejemplos, una capa litúrgica bordada con la iconografía agustina (ficha museográfica: "El corazón y el águila" de la *Colección de Filipinas*, Sala 11, *Bordados,* Pieza Selecta del Museo Oriental de Valladolid para su recorrido virtual por la internet). Otro ejemplo es el de una pintura de "letras y figuras" (letras capitulares decoradas e iluminadas).

[73] Además de aquello que vio y oyó, Martín de Rada había adquirido en China "más de cien libros" de historia, religión, agricultura y costumbres, que servirían para completar su información y para escribir la "Relación del Viaje" que enviaría tanto a las autoridades de México como a Felipe II. En esta obra, Rada ofrece información de primera mano sobre los alimentos y banquetes, las armas y la guerra, la casa y las ciudades, la agricultura y sus productos, la religión y los ídolos, la escritura y la administración de la justicia, los trajes del país, las facciones fisionómicas de sus habitantes, los entierros, etc. (página en la internet de El Museo de Oriente de Valladolid).

[74] Manuel Ollé. "Interacción y conflicto en el Parián de Manila", *Illes Imperis, Estudisd'història de les societats en el món colonial i postcolonial*, núm. 10/11. Barcelona: Universitat Pompeu/Fabra, 2008, pp. 61-62.

bién facilitaría el conocimiento, la dispersión y el uso de los objetos chinos. A la postre, los agustinos participaron del intercambio de objetos y de la añeja interacción cultural, económica y política de China y Filipinas, que se inició en el siglo XII y que siguió teniendo lugar en los siglos posteriores.

El intercambio en lo que en la actualidad es el sudeste asiático

Interesa mencionar que la interacción cultural, económica y política de China y Filipinas entre los siglos XII y XVI se dio en lo que hoy se conoce como el sudeste asiático, que comprende los territorios insulares de Cantón (Taiwán), Luzón, Filipinas, Mindanao, todo el Mar del Sur de China, Borneo, Célebes, Molucas, Irian, Papúa, Timor, Java, Indonesia, Borneo y Sumatra, además de una parte de las costas de Hong Kong, Hainan y Corea (en China), Japón,[75] la Conchinchina (Vietnam), Siam (Tailandia), Kampuchea (Camboya), Malasia y Birmania.

Las zonas económicas más importantes donde confluía el comercio de objetos de tan diversas procedencias fueron Guangdong (Cantón) y Fujián en China, donde también coincidían personas y mercancías procedentes de las islas meridionales de lo que hoy es Japón, de Indonesia y de la península Malaya. Era sólo a estas dos zonas donde llegaban productos de la China continental cuyas relaciones con lo que sería el sudeste asiático estaban muy lejos de ser cordiales.[76]

De los lugares mencionados, Corea mantenía una comunicación rápida y constante desde el siglo XII, como se dijo antes, cuando los sangleyes arribaban en sus barcos de junco o *sampanes* hasta los puertos extranjeros, para establecerse ahí y formar familias mestizas, que diversificaron sus actividades económicas. Manila tuvo un papel similar, pues facilitaba el enlace con todos aquellos lugares y, con ello, la distribución de las mercancías de uno u otro orígenes en diversas poblaciones de Asia, durante el siglo XVI. Ésa fue la si-

[75] Los conquistadores europeos advirtieron que el Japón estaba integrado a este circuito por medio de sus relaciones con Corea. En opinión de quien suscribe, Japón debió de haber estado incluido en él desde siglos antes. Rivero, *op. cit.,* p. 203.

[76] Hacia 1402-1424, los chinos realizaron una gran exploración marítima encabezada por el líder musulmán *Zheng He,* que nació en *Yunnan* y que realizó siete expediciones marinas de reconocimiento, de modo que a la llegada de los españoles a Filipinas, los chinos reclamaron derechos sobre las islas y les exigieron tributo, lo que provocó una gran batalla, que perdieron los chinos. Fernando Benítez. "Introducción", *El Galeón del Pacífico Acapulco-Manila (1565-1815).* México: Gobierno del Estado de Guerrero, 1992, p. 32. Fushimi, Takeshi. "Presentación", *Istor. Revista de Historia Internacional. Migraciones chinas*, núm. 27. México: Centro de Investigación y Docencia Económicas, 2006, pp. 4-6, mapa.

tuación que motivó a españoles y novohispanos a establecerse en Manila.[77] Además de los comerciantes chinos, había en esta ciudad panaderos, carniceros, etcétera.[78]

Corea reviste una importancia particular para la comprensión del objeto de estudio aquí abordado, debido a que desde ahí se propagó la aplicación de concha nácar en las lacas japonesas, en las novohispanas y aun en trabajos de incrustación de concha en carey que luego se imitarían en Chiquitos, Bolivia.[79] Hasta Corea llegaba concha nácar[80] desde el Golfo Pérsico, las costas de India o los archipiélagos de Indonesia. Ese material se llevaba desde Corea a tierra adentro en China, Japón y las Filipinas. Los artistas cantoneses tallaban pequeños artículos, como fichas para juegos, cajas, botones y otros objetos decorativos; relativamente raros eran los abanicos, por la dificultad que presentaban. Otras veces, toda la concha se tallaba en relieve, con paisajes, escenas de la vida diaria china o temas históricos, épicos o legendarios; el material conquiliónico también se empleaba mucho para elaborar incrustaciones o taraceas en mobiliario con destino al mercado interno chino o para la exportación. Los objetos esculpidos de nácar se vendían para su exportación a la Nueva España y así viajaban en el galeón de Manila y en otros barcos de las diferentes "Compañías de las Indias Orientales".[81]

Acerca de este material embarcado a la Nueva España, surgen distintas preguntas: ¿En qué condiciones viajaba y llegaba?, ¿como materia prima o como material trabajado parcialmente? y ¿quién compraba ese material en Acapulco y para qué?

[77] Rosa Dopazo, Durán y Diego Álvarez. *El Galeón de Manila. Los objetos que llegaron de Oriente*. México: La Otra Escalera y Castillo, 2005, p. 23. Fushimi, *op. cit.,* pp. 4- 5.

[78] Fushimi, *op. cit.,* p. 5.

[79] Rivero, *op. cit.,* p. 203.

[80] El término nácar o madreperla sirve para designar las capas brillantes del interior de las conchas de diversos tipos de moluscos. Bruno Sabelli. *Guía de Moluscos*. Barcelona: Grijalbo, 1982, pp. 39-42. Un buen ejemplo del uso de este material es una caja decorada con incrustaciones de concha que está en el Museo Oriental de Valladolid, su ficha museográfica dice: "Las madreperlas. Caja de música. Madera recubierta de madreperla. Cantón, China, Siglo XVIII" de la *Colección de China*, *Sala 10, Escultura*, Pieza Selecta del Museo Oriental, Valladolid (tomada del recorrido virtual por la internet en el Museo Oriental de Valladolid, octubre de 2008).

[81] Rivero, *idem*. Es pertinente apuntar que en la dote de algunas mujeres coreanas que iban a contraer nupcias, se incluía un ropero con dibujos referentes a la felicidad, incrustados en concha. Esos roperos se importaban de la Nueva España. De este modo, el círculo de influencias culturales traídas a la Nueva España por el Galeón de Manila, regresaba a Hispanasia. Antonio Francisco Garabana. "El Comercio de Oriente en la Provincia Mexicana", *El Galeón de Manila,* núm. 143. México: Artes de México, 1971, p. 68.

La presencia de los sangleyes en Filipinas y las zonas de Cantón y Fujián posibilitaron la existencia de una fuente china directa para la obtención de artículos laqueados, fuesen o no *namban*, y de la materia prima para elaborar enconchados en la Nueva España. Ésta es una tercera vía que pudo ser la fuente de abasto de materia prima para elaborar lacas, pinturas enconchadas y otras artesanías novohispanas. ¿Es posible que objetos y material llegaran a la Nueva España y que pudieran relacionarse con la elaboración americana de imitaciones de los objetos incrustados con concha y laqueados? Ésta es otra pregunta que espera una respuesta.

El rico y complicado intercambio que se realizara en lo que a la postre sería el sudeste asiático, implicó la intensa circulación de migrantes que, junto con sus respectivos bagajes culturales, generó una mezcla cultural, biológica, lingüística, económica, política y social a la que se agregaron elementos hindúes, árabes y de muchas otras procedencias asiáticas. A la llegada de los extranjeros españoles se sumaron a ese inmenso océano cultural, indígenas que podían hablar náhuatl, pero que no necesariamente pertenecieron a la etnia nahua. Se sabe que ya desde antes del hallazgo del tornaviaje había indios novohispanos que conocieron Filipinas y aprendieron alguna lengua local, como es el caso de un natural de Santiago Tlatelolco que acompañó a la expedición de Ruy López de Villalobos en 1542 y que aprendió a hablar el tagalo. El indígena mexica regresó a la Nueva España de donde volvió a Hispanasia con Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta, sirviéndoles de intérprete.[82] La numerosa cantidad de palabras nahuas que el día de hoy incluye la lengua tagala da cuenta de la importancia que tuvo en las Filipinas la presencia de indígenas que hablaban náhuatl.

Sin duda es necesario investigar las migraciones que se dieron entre la Nueva España y las Filipinas, cuestión sobre la que ya se ha llamado la atención en otro estudio,[83] atendiendo a los miembros de los distintos grupos indígenas novohispanos que viajaron en el galeón de Acapulco, en este caso, precisamente del grupo otomí. Para el mismo propósito es necesario rastrear de manera meticulosa la dispersión de los artistas y artesanos chinos, japoneses y filipinos que trabajaban las lacas, más allá de lo que ahora es el estado de

[82] Marcos A. Almazán. "El Galeón de Manila", *El Galeón de Manila. Artes de México,* núm. 143. México: Artes de México, 1971, p. 10.

[83] Enriqueta M. Olguín. "Problemas referentes al posible origen oriental de un artesanía otomí de Ixmiquilpan, Estado de Hidalgo", Noé Héctor Esquivel Estrada (comp.). *Pensamiento Novohispano*, núm. 14. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México, 2013.

Michoacán. Habría qué indagar qué cambios tuvieron tales objetos chinos a raíz de la presencia posterior de los agustinos en aquel territorio.

Los parecidos que existen entre la decoración de las obras *namban*, citadas al inicio de este trabajo, y entre los marcos y cenefas enconchados de las pinturas con incrustaciones de nácar, evidencian una continuidad artística temporal y espacial, de Hispanasia a América, entre los siglos XVII y XVIII, pero la permanencia de dichas similitudes en la decoración de la artesanía de incrustación resulta y resultará anacrónica hasta que se encuentren las obras y los mecanismos que conservaron las tradiciones decorativas *namban* y enconchadas a través de los siglos XVIII, XIX [84] y XX, que las llevaron hasta las comunidades otomíes del Valle del Mezquital.

Las obras y los mecanismos mencionados pueden rastrearse espacial y temporalmente realizando una investigación histórica particular que establezca la evolución, en tiempo y espacio, de cada uno de los *items* mencionados. Hasta no indagar esto último, las similitudes formales que permiten relacionar las lacas *namban* con la decoración de los marcos exentos y las cenefas de enconchados y con aquella que caracteriza a la *hyoka b'ida* son insuficientes para establecer una relación causa-efecto unilineal entre tales obras.

Para dilucidar cómo se dieron los nexos formales entre las tres clases de obras es necesario investigar cómo se dio la migración, no sólo de artistas japoneses, sino de chinos, filipinos y de otros grupos asiáticos del sudeste del Pacífico a la Nueva España. En el caso de los artistas japoneses es necesario apuntar que la complejidad política interna del Japón posiblemente imprimió características particulares en el arte *namban* por regiones y por años, lo que ameritaría otro estudio minucioso en este sentido, para detallar la variedad de pinturas enconchadas que se originaron y produjeron en la Nueva España.

Es necesario averiguar qué decoraciones, de las que son similares a las que se presentan en las artesanías otomíes, pudieran haber tenido un origen occidental y que los artesanos y artistas orientales hubieran elaborado por encargo de los jesuitas. Asimismo, saber qué indígenas, de qué grupos étnicos y con qué objetivos viajaron a las Filipinas, si tuvieron contacto con sangleyes y artesanos orientales y si acaso regresaron o no a tierras americanas. Habría que estudiar también cómo es que los artistas orientales que aquí se mencionan, circularon, junto con sus obras por toda la Nueva España, no sólo por Michoacán y la ciudad de México. Lo mismo debe averiguarse acerca de

[84] La fecha documentada más antigua para la *hyoka b'ida* encontrada hasta ahora es 1872. Enriqueta M. Olguín, *op. cit.* 2004b.

cómo los indígenas que vinieron de las Filipinas se distribuyeron por el territorio novohispano, si regresaron a sus comunidades o si se establecieron en otros lugares.

Las preguntas aquí planteadas que han quedado sin respuesta, sirven para orientar distintas investigaciones particulares que es necesario llevar a cabo para comprender la historia virreinal, no sólo de los otomíes del Valle del Mezquital, sino de otros grupos indígenas novohispanos.

LOS TEXTILES DE URDIMBRES RESERVADAS: TRANSFERENCIA DE UN SABER TÉCNICO A PARTIR DEL GALEÓN DE MANILA

Amalia Ramírez Garayzar
Universidad Intercultural Indígena de Michoacán

El comercio de textiles en el galeón de Manila

Durante la época colonial, el Estado español ostentó el monopolio de la explotación de los recursos naturales de sus posesiones y también de la distribución de sus productos. La base del sistema comercial transoceánico fue la de un puerto único que se encargara de conectar a España con sus reinos americanos y que el transporte de las mercancías se hiciera en flotas y galeones con salida controlada una vez al año, aprovechando la temporada propicia para la navegación. Se trató de un rígido sistema mercantil al que tuvieron que adaptarse quienes se dedicaron al comercio surcando los océanos. Lo estricto del marco legal siempre fue flexibilizado por las prácticas humanas, a partir de estrategias que se situaban dentro o fuera de la ley. De esta manera, la Nueva España como espacio económico no fue autosuficiente, dependió del arribo de géneros y otras mercancías de los dos continentes por las vías principales: Veracruz para el comercio con Sevilla y Acapulco para el intercambio con Asia vía Manila. A cambio de esto, el Nuevo Mundo entregó plata principalmente y otros productos, como los tintes, que ciertamente no opacaron el argentífero embarque de los galeones.

El esquema de consulados monopolizó el comercio transoceánico, siendo el de Sevilla sin duda el más poderoso, seguido por el de México y el de Lima, fundados cuando el poder criollo americano tomó fuerza, nivelando su pujanza con el andaluz. Los puertos de Acapulco en la Nueva España y Manila en Filipinas tejieron una entramada red de negocios en un largo periodo que abarcaba una inmensa variedad de productos de una extensa zona que

comprendía la América española, el sudeste asiático con sus cientos de islas, Japón, China, los archipiélagos oceánicos y, por supuesto, Filipinas.[1]

Habilitada desde 1565, la ruta del galeón tuvo particularidades de gran interés para nuestro asunto, pues los géneros textiles constituyeron una importante parte del comercio, sobre todo los *paños rebozos*. El primer tratante fue Felipe de Salcedo, nieto de Miguel López de Legazpi (jefe de la expedición), quien regresó a la Nueva España con muestras de esos artículos. Al parecer, el producto principal de ese intercambio fue la canela, que resultó de calidad baja.

Los comerciantes empezaron a intervenir a partir de 1573. En carta que envió el virrey Martín Enríquez a Felipe II, le manifestó que el cargamento de ese año consistió en "280 quintales de canela,… sedas de diferentes colores, damascos, rasos y telillas y algún oro y cantidad de cera y loza y otras bujerías".[2] Según Bauzon, el propósito inicial de comercio mexicano–filipino fue dotar de ingresos económicos para colonizar las islas. Sin ello no podían cubrirse los gastos que implicaba el mantenimiento del sistema político y religioso colonial, lo que llevaría a depender de las arcas novohispanas o peninsulares.[3]

Carmen Yuste afirma que sólo durante unos años el comercio entre Nueva España y Filipinas se efectuó sin restricciones, lo que empezó a beneficiar a los que participaban en dicha empresa. Para evitar esto, a finales del siglo XVI se empezó a regular. Una vez establecida dicha política comercial, quedó

[1] Acerca del galeón y las Islas Filipinas durante el periodo colonial hay una extensa bibliografía. Quien se interese en explorar su vertiente económica puede consultar a Carmen Yuste López, "El galeón en la economía colonial", Fernando Benítez, *et al., El galeón del Pacífico, Acapulco-Manila, 1565-1815*. México: Gobierno del Estado de Guerrero, 1992. *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-181*. México: UNAM, 2007; "El eje transpacífico: la puerta novohispana al comercio con Asia". Ponencia. Versión digital, sin fecha; Fernando Benítez, *et al. El galeón del Pacífico, Acapulco-Manila, 1565-1815*. México: Gobierno del Estado de Guerrero, 1992; Pierre Chaunu, *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos. Siglos XVI, XVII y XVIII*. México: Instituto Mexicano del Comercio Exterior, 1974; Ostwald Sales, "Las cargazones del Galeón en la carrera de Poniente: primera mitad del siglo XVII", *Revista de Historia Económica*. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, otoño-invierno, núm. 3, 2000; "El movimiento portuario de Acapulco: un intento de aproximación (1626-1654)", *Revista complutense de historia de América*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, núm. 22, 1996. Mención especial merece la obra de William Lytle Schurz, fundamental para comprender la dinámica geopolítica e histórica de la región. *El galeón de Manila*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1992. Hay además una rica bibliografía acerca del tema de cronistas de la época y de historiadores contemporáneos como María Fernanda García de los Arcos, Lourdes Díaz Trechuelo, Cristina Barrón, Pedro Pérez Herrero, entre otros.

[2] La Carta de Martín Enríquez a Felipe II está citada en Antonio Francisco García-Abásolo. "La expansión mexicana hacia el Pacífico: la primera colonización de Filipinas (1570-1580)", *Historia Mexicana*. México: El Colegio de México, vol. 32, núm. 1, julio-septiembre, 1982, p. 65.

[3] Leslie E. Bauzon. "Amplia perspectiva: relaciones intercoloniales mexicano-filipinas", Ernesto de la Torre Villar (comp.). *La expansión hispanoamericana en Asia, siglos XVI y XVII*. México: FCE, 1980, p. 82.

reglamentado el volumen de la carga, el peso o tonelaje del barco, los gravámenes sobre los efectos, así como los movimientos portuarios; también se limitaron los géneros y quiénes podían participar en el negocio.[4]

Sabemos que quienes en realidad se encargaban del comercio de los bienes asiáticos en Manila eran los chinos (llamados sangleyes) y, a medida que su población creció en Manila y aumentó la venta de los géneros que ellos producían en Filipinas o transportaban desde China, la demanda en América (todavía no se disponía la restricción del comercio con el Perú) se vio tan extendida que lógicamente alteró la balanza que Sevilla tenía en la venta de géneros de seda, particularmente. Los consumidores de los reinos americanos prefirieron las sedas chinas a las españolas; una parte de la plata que se pagaba por ellas se quedaba en América, en manos de los mercaderes novohispanos, y la otra en las de los mercaderes chinos que la recibían con avidez. Las medidas regulatorias de la Corona española que vinieron después, buscaron compensar a los cargadores sevillanos, escandalizados por el éxito del comercio novohispano con Asia y celosos de la pérdida de su mercado.[5]

El éxito no fue inmediato. A los españoles radicados en Nueva España les costó trabajo aprender de los nuevos socios asiáticos y conocer los productos vendibles, pues el virrey relataba a Felipe II que el comercio inicial consistía en

> unas sedas muy miserables, que las más de ellas traen la trama de yerba, y unos brocateles falsos… y porcelanas, escritorios y cajuelas pintadas. Si yo no tuviera respeto a más que al buen gobierno de esta tierra, no permitiera que entrara en este reino ninguna cosa de ellas.[6]

Por lo que se ve, se necesitó suficiente tiempo para conocer el segmento del mercado novohispano, así como aprender a tratar con los sangleyes y no aceptar los géneros que no tendrían demanda en América. No queda la menor duda de que los actores hispánicos del comercio fueron buenos aprendices, pues el sistema de intercambio que se fundó a partir de estos primeros tanteos se volvió rentable, de otra forma no hubiera durado 250 años.

[4] Carmen Yuste. *El comercio de la Nueva España con Filipinas 1590-1785*. México: INAH, 1984, p. 13.

[5] Bauzon, *op. cit*. pp. 82-83.

[6] Citado en Antonio Francisco García-Abásolo. "La expansión mexicana hacia el Pacífico: la primera colonización de Filipinas (1570-1580)", *Historia Mexicana*. México: El Colegio de México, vol. 32, núm. 1, julio-septiembre, 1982.

Como se dijo antes, no fueron las Filipinas el lugar de procedencia de la mayor parte de los textiles y fibras que se embarcaban a América, sino que llegaban a Manila procedentes de muy diversos lugares del sudeste asiático. Las fibras principales fueron la seda y el algodón con las que se confeccionaba gran diversidad de prendas y géneros, pero el embarque de hilos como materia prima no se puede dejar de lado, pues es evidente que éstos fueron empleados en los lugares de destino para elaborar otros tejidos. No obstante, no debe asumirse que el comercio estaba exento de productos filipinos, si bien hasta el momento ha resultado difícil conocer el papel que desempeñaron los filipinos en el comercio transpacífico.

Luis Alonso Álvarez sostiene que, en efecto, en los primeros tiempos de la dominación colonial el mecanismo tributario español en el archipiélago recibía mantas de algodón de los indios filipinos, que se destinaban al comercio transpacífico. Cita la *Información sobre tratos y contratos con los chinos* que rindió el gobernador Dasmariñas en 1591, en la que consignó que

> el alguacil mayor de Taal Jorge Díaz, testigo de autos, declaraba que si las familias campesinas labrasen las telas como acostumbraban habría para que los españoles comprasen de ellas para su trato como antes lo hacían […]Y se harán mantas para enviar a Nueva España, como de antes se contrataba en ellas.[7]

Por su parte, el padre Chirino lo confirma en su crónica jesuita:

> Tenían no solo grandes cosechas de arroz […]sino de algodón de que se visten, i hazen grandes telas, que han sido i son oi mui estimadas en la Nueva España. Con esto la juzgaron por gente idónea, para aver de ella gruessos aprovechamientos; i no se engañaron; porque de los de solas telas de algodón, que alla llaman lompotes, uvo encomendero de dexo de hazienda mas de 150 mil pesos en pocos años. La tierra no solo de bueno favorable, i sano cielo, sino fértil, i rica. Porque de mas de tener muchas minas, i lavaderos de oro de que hacen poco caso por las sedas de la China que les son de más ganancia, es mui abundante de gallinas…[8]

Con los datos aquí expuestos se confirma que en la fase inicial del sistema de la nao se comerció con textiles filipinos de algodón que llegaron a las costas de Acapulco. O sea, mantas pintadas, mantas de colores de dos varas

[7] Luis Alonso Álvarez. *El costo del imperio asiático, la formación colonial de las islas Filipinas, bajo dominio español 1565-1800*. Universidade da Coruña/Instituto Mora, 2009, p. 44.

[8] Pedro Chirino. *Relación de las Islas Filipinas y de lo que en ellas han trabajado los padres de la Compañía de Jesús*. Roma: Esteban Paulino, 1604, p. 8.

por una vara, de acuerdo con las fuentes; es decir, lienzos rectangulares (con dimensiones similares a las de un rebozo), además de las gruesas mantas de Ilocos y los lampotes que al parecer nunca faltaron en la carga del galeón. ¿Por qué no se continuó con este comercio?, ¿fueron desplazadas por los textiles de seda de China y los brillantes algodones indios?

La tesis de Schurtz al respecto es que en la Nueva España no tuvieron la demanda esperada y, siendo limitado el espacio de la carga del navío, se privilegió a aquellos géneros de mayor atracción.[9] Por su parte, Alonso explica el fenómeno como consecuencia de una sistemática exigencia de las autoridades de recibir el tributo en metálico para poder entrar directamente en el juego del comercio interinsular y el transpacífico, lo que generó una crisis importante en el campo, pues se alteró el esquema de producción rural.

Nuestra hipótesis difiere un poco de las anteriores. Una posible explicación de la disminución del mercado de los textiles filipinos la encontramos si tomamos en cuenta el desplazamiento que hubo de isleños hacia la tierra firme novohispana. Los migrantes pudieron traer consigo la técnica de producción y de tinción de sus mantas y surtir, aunque en una proporción mínima, el mercado a partir de la migración forzada de los llamados "indios chinos" a la Nueva España. En otras palabras, pensamos que pudo haberse dado el desplazamiento de algunos o algunas especialistas filipinos en técnicas textiles que fueron luego aplicadas en este virreinato y en otros territorios americanos. De esta manera se introdujo una nueva clase de textiles que se dispersó por tierras novohispanas.

Tipología de textiles transportados en el galeón

Para reconocer las clases de géneros que se comerciaban en la Nueva España, acudiremos a algunos relatos que nos situarán en el contexto de la gran diversidad de textiles que circulaban. Sírvenos recoger el testimonio de Morga:

> …y las que comúnmente traen y se venden a los españoles son: seda cruda, en mazo, fina de dos cabezas y otra de menos ley, sedas flojas finas, blancas y de todas colores en madejuelas. Muchos terciopelos llanos y labrados de todas labores, colores y hechuras […]Telas y brocadetes de oro y plata sobre seda de diversas colores y labores, mucho oro y plata hilada en madejas, sobre hilo y sobre seda […]Damascos, rasos, tafetanes y gorvaranes, picotes y otras telas de todas colores, unas más finas y mejores que otras.

[9] William Lytle Schurtz. *El galeón de Manila*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1992, p. 75.

> Cantidad de lencería de yerba, que llaman lenzesuelo, y de mantería blanca de algodón, de diferentes géneros y suertes para todo servicio.[10]

Entre los géneros había *a) materias primas*, principalmente hilos de pocos o muchos cabos, torcidos y sin torcer, hechos madejas, algunos en crudo y otros ya pintados, tanto de seda como de algodón; *b) piezas de telas* de distintos géneros lisos, brocados, terciopelos, damascos, etc., y *c) prendas* confeccionadas y ya preparadas para usarse como manteles, pañuelos, medias y paños.

Lo anterior quiere decir que el consumidor de la Nueva España podía adquirir en los establecimientos que vendían géneros asiáticos (incluso con los comerciantes ambulantes que caminaban por las ciudades), una prenda de vestir o una pieza de mantelería lista para ser usada, como también podía comprar la tela de su gusto para mandar confeccionar su ropa con un oficial de las sastrerías. Había para escoger. Según el cuadro de los principales textiles de algodón comercializados en el tránsito Manila–Acapulco había bombací, bretaña, cambaya, canequí, chita, elefante, garra, holanda, holandilla, lampote, lienzo, listadillo, loes, manta, sarasa, sinafaba, ruán, rengue, tarlatana, terciopelo (¿?), zaraza. De seda: brocato, capichola, damasco, damasquillo, estofa, felpa, gasa, gorgorán, lama, nobleza, pequin, picote, saya, sayasaya, tafetán, terciopelo, tisue, toca; en el rubro *otros* había bocací, bretaña, lienzo, lino, manta, medriñaque y morles.[11] Adicionalmente, había la opción de conseguir fibras para tejer o bordar textiles.

Nos importan en particular las materias primas, pues todo sugiere que se comerciaban enormes cantidades de hilos, algunos referidos como *hilos pintados* en las listas de carga, y, para nosotros, esto tiene una especial significado. El origen de estos insumos se fue diversificando hasta abarcar un territorio enorme que incluía ambas costas de la India, pero con predominio de la de Coromandel, la costa del sur de China, las islas de Indonesia, Japón, etc. Schurtz afirma que lo grueso del comercio se sustentó en las sedas chinas; sin embargo,

> del imperio indostano de la India –Bengala y costas de Coromandel y Malabar– llegaron los finos algodones que fueron adquiriendo importancia creciente. Sin embargo los algodones teñidos de azul, las "cambayas", siguieron viniendo de China, mientras

[10] Antonio de Morga. *Sucesos de las Islas Filipinas*. Edición crítica y comentada y estudio preliminar de Francisca Perujo. México: FCE, 2007, pp. 286-287.

[11] Yuste. *op. cit.*, p. 25.

las pesadas "mantas" hechas en la filipina provincia de Ilocos, y los "lampotes", fueron manufacturas de envío constante al mercado americano.[12]

Los textiles de urdimbres reservadas

Ahora pasemos a describir someramente la técnica de tinción de urdimbres reservadas conocida como *ikat* o jaspe en Nueva España. Tomemos en cuenta que un lienzo tejido consta básicamente de hilos que se cruzan, que deben prepararse muy bien para poder tejerse; dicha preparación consiste en disponerlos en un orden y un número que produzcan luego el tamaño de la tela propiamente dicha.

Los filamentos que se fijan al telar integran la urdimbre, mientras que el hilo continuo que los cruza se conoce como trama. Como dijimos, la urdimbre debe tener dimensiones muy específicas que determinarán el largo y el ancho del textil tejido. Así, antes de ser tejido un rebozo, por ejemplo, el hilo debe ser urdido con un equipamiento propio y en un proceso fundamental para dar la forma final a la prenda.

Por otra parte, tanto las fibras como los colorantes requieren técnicas específicas para elaborar primero el hilo y para teñirlo después. Este proceso es el primer paso para el tejido. En cuanto a su teñido, cada fibra reacciona de forma distinta al tinte y, si lo requiere, a los mordientes que se emplean.

La forma de teñir el hilo conocida como *ikat,* que en Nueva España –como se ha dicho ya– sólo está vinculada al rebozo (y en realidad sólo a determinado tipo de rebozo, el conocido como de *jaspe*), es lo que nos ha hecho realizar este gran periplo transpacífico para buscar vínculos históricos y estéticos, pues descartamos esta técnica tintórea de los ámbitos mesoamericano y europeo previos al periodo colonial.

Ikat es una palabra de origen malayo cuyo significado en español es "amarrar, anudar, atar, enrollar", y que se utiliza para designar este tipo de tejido debido a que algunos de los hilos seleccionados para formar la urdimbre son anudados o amarrados con otro hilo para que, al ser teñidos, se *resistan* el tinte y *conserven* el color original de la fibra, formando patrones de diseño previamente decididos y conocidos por quien amarra las urdimbres con "dibujos" que se nombran según sus rasgos distintivos, de acuerdo con la tradición (en México): labor chiquita, labor doble, arco blanco, etcétera.[13]

[12] William Lytle Schurtz. *El galeón de Manila*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1992, pp. 68-69.
[13] Emma Yanes. "Manos tradicionales de Tenancingo", *El rebozo, Revista Artes de México*. México, núm. 90, agosto, 2008, p. 30.

Weitlaner lo explica así:

> El *ikat* es un proceso para el teñido parcial del hilo de urdimbre decorado antes de que se ajuste sobre el telar para ser convertido en tela […] Los textiles decorados de acuerdo con el método *ikat* pueden reconocerse por el hecho de que los colores penetran uno en el otro. Esta apariencia típica del tejido *ikat* se debe a que el tinte colorea ligeramente los bordes de las áreas reservadas y produce así los característicos perfiles borrosos.[14]

No todos los hilos de la urdimbre se reservan; los juegos de *cordones* o madejas de hilos que se amarran para teñirse se integran luego a otros hilos de urdimbre, que constituyen el *fondo* del rebozo al momento de tejerlo. A mayor cantidad de juegos de hilos con tinte reservado, mayor es la calidad y el precio de la prenda.

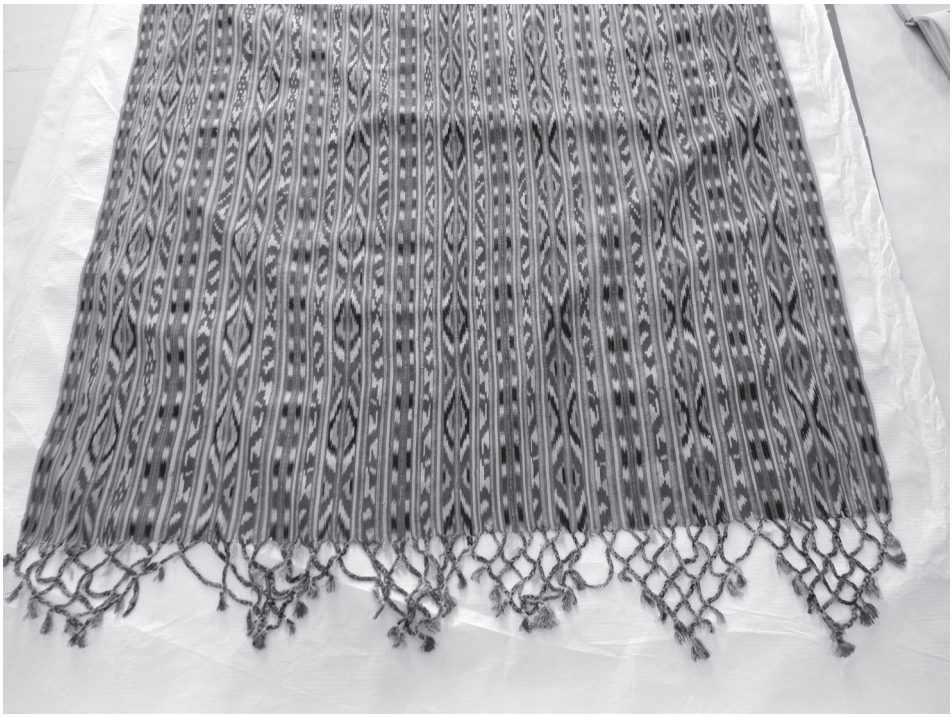
Es necesario aclarar nuevamente que no todos los rebozos que se hacen y usan en México tienen urdimbres reservadas, éstas las reconocemos al observar el diseño inconfundible de "pintitos" en la tela que, como hemos dicho ya, también se conoce como *jaspe*. Pero hay muchos rebozos que no son teñidos de esta manera.

Las prendas seleccionadas tienen las siguientes características: forman parte de colecciones institucionales que las resguardan y no están en exhibición; algunas son tejidas en hilos de algodón y otras en hilos de seda; otras tienen incorporados hilos metálicos. Los casos en que los rebozos tienen jaspes de varios colores son los que al parecer son más antiguos, del siglo XIX, incluso del XVIII, y sin duda son los que mayor complejidad técnica tienen, pues para que un hilo presente varios colores de jaspe, requiere haberlo pasado por el proceso de anudado selectivo y la posterior tinción, y repetir el proceso varias veces, lo que implica, en términos sencillos, amarrar y desamarrar las urdimbres de forma consecutiva, cuidando de no manchar lo que ya tiene un patrón decorativo en color.

Cabe añadir que esta técnica de varios colores en la actualidad ya no la realizan los tejedores de rebozos de jaspe contemporáneos, lo que puede implicar dos posibilidades: que la técnica se extinguió, o bien, que esos rebozos de múltiples tonos de jaspe fueron hechos con hilos teñidos en otro lugar y que se vendieron en Nueva España para ser tejidos aquí. Ninguna de las dos explicaciones es remota, pues ya tenemos conocimiento de que el galeón de Manila transportó hilos pintados de seda "de colores", y también que esa

[14] Johnson Irmgard Weitlaner. "Amarres, texturas y flecos: técnicas del rebozo", *Rebozos de la colección Robert Everts*. México: Museo Franz Mayer-Artes de México, 1994, pp. 27-28.

preciosa técnica se ha practicado en este territorio, pues sigue vigente aún en jaspes monocromos. Hay evidencias documentales de los altos precios que llegaron a alcanzar los reputados rebozos de Sultepec, que son reconocidos por "finísimos" y que desde fines del siglo XIX, al parecer, ya no se hicieron (véase ilustración).



La transferencia del saber técnico: filipinos en Nueva España

Un número importante de asiáticos se integró a la población novohispana a lo largo del periodo colonial. Con seguridad llegaron al territorio americano en el viaje transpacífico de la nao, sistema de navegación comercial que duró 250 años, asiáticos que tuvieron mucha influencia y que, paradójicamente, casi no han dejado huella en la memoria colectiva.

Déborah Oropeza, en su estudio acerca de los "indios chinos"[15] en el México colonial, menciona que los migrantes de Asia en la Nueva España

[15] Denominación que aparece en las fuentes coloniales. Los españoles consideraron a los pobladores del archipiélago como *indios*, en tanto habitantes de las Indias.

entre 1565 y 1700 fueron poco más de siete mil, contando a esclavos (casi la mitad de esa cifra), tripulantes, criados, comerciantes, etcétera. No todos eran originarios del archipiélago filipino, buena parte procedía de China y Japón, que en su mayoría ostentaban la calidad de hombres libres, cosa que no era común en quienes provenían de la India, Indonesia e Indochina, que eran principalmente esclavos. Todo apunta a que los hombres fueron mayoría, pero las mujeres no fueron excluidas del tráfico; de otra suerte, no hubiera tenido sentido la orden de la Audiencia de Manila en 1608, que prohibía el transporte de esclavas en la nao "por causa de muy grandes ofensas a Dios" que se daban en el largo viaje.[16] De la integración de estos migrantes a la población novohispana por "goteo" no hay información pormenorizada, pero contamos con algunos datos interesantes para nuestros fines.

Una dificultad obvia para identificarlos está en la categoría de indio chino, porque es poco clara. Fue usada para describir básicamente a aquellos pobladores que, siendo indios (es decir, vasallos no españoles), no eran originarios de la Nueva España. Lo importante aquí es que tuvo que usarse para nombrar a un segmento de la población que no debió ser escaso y esto merece tomarse en cuenta, pues su integración no fue irrelevante, sino que modificó en menor o mayor medida la tipología humana del reino e incorporó sus saberes y trabajo a la sociedad novohispana.

Edward Slack, por su parte, nos ofrece cifras de mayor peso en cuanto a la migración asiática; menciona la nada despreciable suma de entre 40 y 60 mil[17] como mínimo. Es indudable que la gran diferencia de cifras entre los dos investigadores evidencia una variación de método y posiblemente de fuentes consultadas. Slack deduce que el asentamiento de los *chinos* estaría concentrado en dos regiones geográficas, la primera son las vertientes costeras de los estados actuales de Guerrero, Jalisco y Michoacán, y el otro foco se localiza en la variopinta ciudad de México, Puebla y Veracruz, donde aparecen los índices más altos de población asiática.

Siguiendo a este autor, debió de haber una preferencia de los chinos por establecerse en los pueblos de Acapulco, Coyuca, San Miguel, Zacaputla,

[16] Déborah Oropeza Keresey. "Los 'indios chinos' en la Nueva España: la inmigración de la nao de China, 1565-1700". Tesis. México: El Colegio de México, 2007, p. 67.

[17] Edward Slack Jr. "Orientalizing New Spain: perspectives on Asian influence in colonial México", *México y la cuenca del Pacífico*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara, año 15, núm. 43, enero-abril, 2012, p. 99. Véase también Carmen Yuste López. *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2007, p. 259; y Keresey Déborah Oropeza. "Los 'indios chinos' en la Nueva España: la inmigración de la nao de China, 1565-1700". Tesis. México: El Colegio de México, 2007, pp. 17, 63 y 99.

Texpan, Zihuatanejo, Atoyac, La Navidad, Guadalajara y Colima; y, una vez radicados y como parte de una tendencia general de los migrantes, pudieron brindar facilidades para que posteriormente llegaran familiares y conocidos. Es decir, una parte considerable de chinos y sus descendientes atrajeron a parientes y amigos, que se dedicaron a distintos tipos de trabajos. Slack llama a esta tendencia, la "red china" (*China network*).

Sabiendo ya que la migración de asiáticos repercutió social y económicamente en la sociedad novohispana (si bien es poco cuantificable), resta saber si ellos intervinieron en la transferencia de conocimientos y tecnología del textil específicamente. Para Slack es indiscutible que en la ciudad de Puebla y otros importantes centros manufactureros de textiles fueron contratados *chinos* con habilidades para bordar y tejer, que enseñaron sus técnicas a indios locales y a las castas.[18]

Es curioso que tanto Oropeza como Slack documenten en sus investigaciones el caso del mismo personaje, Domingo de Villalobos, "natural de Pampanga en las Filipinas y vecino de Zapotlán el Grande, en la provincia de Tuxpan". Ambos lo mencionan como un ejemplo de integración y movilidad en la sociedad novohispana para el siglo XVIII. Villalobos era comerciante, "tenía una tienda en Zapotlán, en casa de Alonso Gutiérrez 'chino', y con su recua de entre 10 y 17 mulas trataba con españoles, indios, 'chinos' y negros en un área amplia de la región, incluyendo la villa de Colima y Acapulco". Villalobos vendía artículos, como damascos y medias de algodón de China, *naguas de pampango*, así como artículos de la tierra.[19]

Slack explica que este comerciante pampango, que murió en 1618, se dedicaba a la arriería y tenía un cercano círculo de amistades (todos filipinos), tanto en su pueblo como en San José y en Acapulco, mencionados en su testamento. Para este autor, el caso de Domingo de Villalobos ilustra que esta red de paisanos viviendo en un entorno ajeno, participaba de forma muy cercana tanto en sus vidas personales como en su actividad comercial, relación que facilitó su proceso de aculturación en la Nueva España. Si bien Villalobos era soltero, no era el caso de todos los asiáticos en el territorio novohispano. Sabemos de un Andrés Hernández, chino esclavo propiedad del español Diego Contreras que en 1638, junto con su futura esposa Barbola María, negra

[18] Slack Jr., *op. cit.*, p. 101.
[19] Oropeza, *op. cit.*, p. 102.

esclava del mismo propietario, trabajaba en los obrajes de Luis Hernández y Pedro Siert de la Ciudad de México.[20]

Estos dos ejemplos nos dan cuenta de las relaciones sociales que establecían los indios chinos y, además, indican que el modo de vida de por lo menos algunos, estaba relacionado con la producción o la venta de textiles; su conocimiento de los gustos y preferencias del consumidor novohispano debió de haber sido vasto.

Debe considerarse que el inmigrante busca estabilizarse en el corto plazo, por lo que el matrimonio o la unión con gente de la localidad fue una tendencia generalizada. Es así que al mestizaje biológico lo acompaña el cultural y para ejemplos de esto último tenemos al rebozo de jaspe.

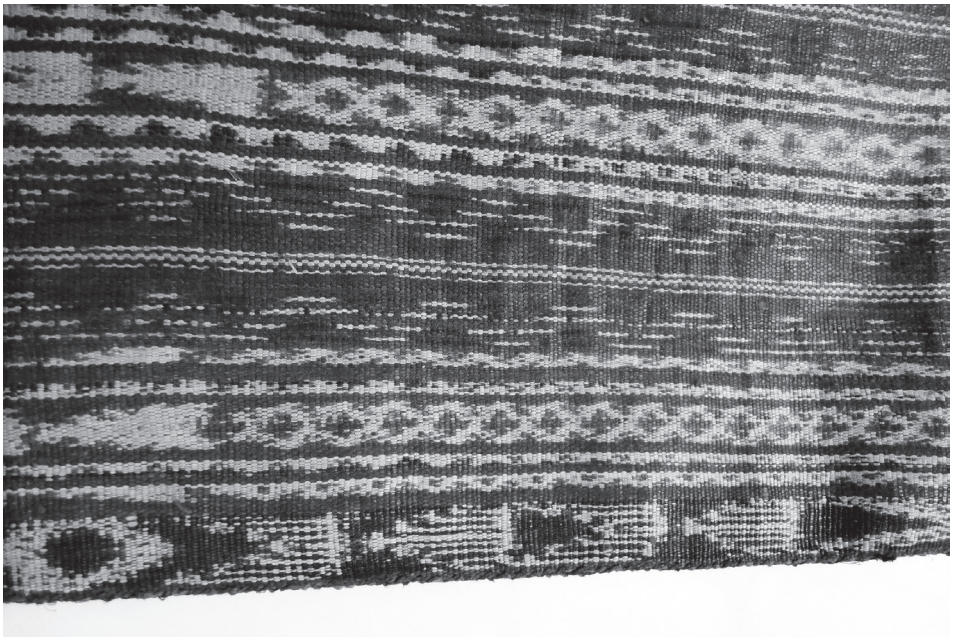
Ciertamente, hasta el momento no hemos localizado documentos que nos permitan detallar los lugares donde se asentaron y las actividades a las que se dedicaron las mujeres asiáticas transportadas por la nao, salvo el popular caso de Catalina de San Juan, la famosa *China Poblana.*[21] Nos interesan en particular por una cuestión fundamental: tanto en las islas Filipinas, como entre los indios mesoamericanos, las técnicas textiles han sido dominio femenino a partir del tejido en el telar de cintura que en los dos espacios geográficos es prácticamente idéntico. En este ancestral telar se han tejido las prendas que han vestido a los pueblos originarios de ambos lugares. No nos parece descabellado, por tanto, pensar en la transferencia tecnológica entre expertas del textil, aunque su nacimiento haya sido en otro continente.

Por otro lado, es importante hacer uso de la analogía etnográfica para casos como éste, pues el *ikat* también se practica en la actualidad en el archipiélago filipino; por ejemplo, entre los Bagobo de Mindanao, elaborándose telas de gran complejidad y gran calidad de fibras, como el abacá y la piña. Tanto por la tecnología como por el tipo de prendas de vestir y la clase de usuarios que tiene, así como por su valor simbólico, es fácil deducir que estos textiles no son de reciente introducción en las islas, aunque hacen falta estudios específicos de su historia particular para poder contar con mayor cantidad de datos que nutran nuestras afirmaciones (véase ilustración).[22]

[20] Archivo General de la Nación (AGN), *Indiferente virreinal*, exp. 017.

[21] Véase María del Carmen Vázquez Mantecón. "La china mexicana, mejor conocida como china poblana", Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas. México: Universidad Nacional Autónoma de México, año/vol. XXII, núm. 77, 2000, pp. 123-150.

[22] Véase Lynda Angélica Reyes. *The textiles of Southern Philippines, The textile traditions of the Bagobo, Mandaya and Bilaan from the Beginnings to the 1900s*. University of the Philippines Press, 1992, Diliman; Roy W. Hamilton (ed.). *From the rainbow's varied hue, textiles of the Southern Philippines*. Los Angeles: UCLA Fowler Museum of Cultural History, 1998.



Ante una prenda de vestir tan paradigmática de lo mexicano como el rebozo, la investigación acerca de textiles e indumentaria ha tendido a rastrear sus orígenes en la sólida raíz mesoamericana o, en todo caso, en la hispánica. En este artículo, lo que se plantea es que habiendo tenido la Nueva España un vínculo comercial de tan larga duración con Asia, las expresiones de la cultura material que ahora mantenemos podrían, por qué no, tener vínculos con esa parte del mundo. Proponemos, pues, la posibilidad de que haya disminuido la importación de los originales textiles de Filipinas, porque se empezaron a fabricar en el territorio novohispano otros similares, a partir de la transferencia tecnológica favorecida por la migración asiática.

El ejemplo de los estudios etnográficos de los textiles, así como del saber técnico que no se encuentra en ningún manual ni en ninguna otra fuente escrita, en combinación con la exploración histórica e incluso iconográfica (que no se ha presentado ahora), pueden servir en la búsqueda, no sólo de la cultura material de una sociedad, sino, como es el caso del rebozo, de la identidad de una nación.

ASIÁTICOS EN LIMA DE INICIOS DEL SIGLO XVII[1]

José Javier Vega Loyola
Universidad Nacional Federico Villarreal, Lima, Perú

La historia tiene para los pioneros un lugar especial porque son ellos los que van abriendo senderos y marcando el rumbo a los colonos. En la conquista de las islas del poniente, Miguel López de Legazpi tiene el mérito de haber concluido con éxito la empresa que otros empezaron y en la que fracasaron. Fue secundado por otro pionero, más marino que sacerdote, fray Andrés de Urdaneta, quien al descubrir el tornaviaje, por la ruta de occidente, dejó expedito el tráfico comercial con Asia, empeño tan acariciado por la Corona castellana.

Y es que el espíritu pionero siempre ha caracterizado a aquellos que no se conformaron con los logros obtenidos, sino que estuvieron siempre explorando nuevos horizontes. De pie frente a la inmensidad del océano, López Legazpi asumió el reto de la historia y, como hacen siempre los pioneros, invirtió la fortuna obtenida en Nueva España, arriesgándolo todo en su nueva aventura. Tenía, pues, ese tipo de conocimiento que caracteriza a los precursores: la intuición, que le decía que ahí donde otros fracasaron, él triunfaría. Pero, además, tenía otra característica: coraje para enfrentar las vicisitudes por más duras que fueran, confiando en que al final saldría victorioso. A estos dos atributos hay que agregar la disciplina, la dedicación, la persistencia y la perseverancia.

[1] La presente investigación se realizó gracias al apoyo del Grupo de estudios de la presencia de los japoneses en el Perú. Siglo XVII-XX, del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Agradezco principalmente a Rolando Tamashiro, Jorge André Ruiz y Jimmy Martínez.

Entre 1564 y 1565 ya tenía conquistadas para España las Filipinas, pero lo más importante es que, junto con Andrés de Urdaneta, abrió el tornaviaje a la Nueva España, lo que convoca a evaluar la repercusión que dicho hecho tuvo en la historia de Hispanoamérica, España y el sudeste asiático. Y vaya que la tarea fue grande, porque con la conquista de Filipinas y el descubrimiento del tornaviaje, apareció el galeón de Manila, la ruta comercial más duradera de la historia, por la cual fluyeron hacia el mundo americano productos de Asia, pero también, personas, ideas y costumbres.

En el presente trabajo se aborda un aspecto de la repercusión del galeón de Manila en el virreinato del Perú: la presencia de los asiáticos en Lima de inicios del siglo XVII, a partir de la información contenida en el *Padrón y lista de los yndios e yndias de la China el Xapon e Yndia de Portugal*.[2] Se busca precisar el lugar de origen, la edad y el tiempo de residencia en la ciudad de Lima, si pasaron por la Nueva España, su condición legal y la actividad económica realizada, para luego postular la hipótesis de que buen número de asiáticos en Lima fue el último eslabón de la cadena de distribución de productos de contrabando traídos de Asia; en algunos casos, mencionar a los socios comerciales, burócratas españoles y criollos, así como a emprendedores emergentes que regentaron sus propios negocios.

Desde esta perspectiva, la historia de las migraciones hacia Lima es un capítulo de la historia que necesita ser revisado para dar respuesta a una serie de interrogantes que surgen de la lectura de los documentos del periodo virreinal. El *Padrón* mencionado registra a 114 indios "de la China y el Xapon e Yndia de Portugal". Una crónica de inicios del siglo XVII describe a la ciudad de Lima poblada por gente de orígenes muy diversos, como, "gente de la Yndia y de la China y otras muchas mesclas y mixturas".[3] Los estudios acerca de esta realidad son apenas breves notas en las que se llama la atención sobre la

[2] Miguel de Contreras. Padrón de los indios que se hallaron en la ciudad de los Reyes del Perú, hecho en virtud de comisión del Marqués de Montesclaros, Virrey del Perú / Por Miguel de Contreras, escribano de Su Majestad (manuscrito). Biblioteca Nacional de España, MSS/3032, 1614; Noble David Cook (ed.). *Padrón de los indios de Lima en 1613*. Lima: Seminario de Historia Rural Andina, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1968.

[3] Pedro de León Portocarrero. *Descripción del virreinato del Perú*. Lima: Editorial Universitaria/Universidad Ricardo Palma, 2009.

presencia de japoneses en el virreinato peruano.[4] De modo más genérico, hay breves referencias a los asiáticos en la ciudad de Lima de inicios del siglo XVII.[5]

Incluso el comercio transpacífico durante el periodo virreinal, que fue el contexto en el que se dieron las migraciones de asiáticos al Perú, ha sido poco estudiado. Al respecto, se conocen estudios relacionados con las expediciones de contrabandistas que burlaron la prohibición real del comercio transpacífico directo entre el virreinato peruano y Asia,[6] la actividad de los comerciantes y el tráfico mercantil legal entre Manila, Acapulco y el Callao,[7] así como el profuso tráfico comercial legal e ilegal entre Perú y México.[8] Sin embargo, es conocida la circulación en Lima virreinal de alfombras de la India, seda de la China, jarrones del Japón, los famosos mantones de Manila y, ni qué decir, de las especias como la canela y el clavo de olor de las Molucas.[9]

Pero el tráfico de personas que pasaron de Asia al Perú está todavía por estudiarse. Así, continúa la idea generalizada de que las primeras migraciones chinas y japonesas al Perú corresponden a mediados y fines del siglo XIX, res-

[4] Carlos Assadourian. *El tráfico de esclavos en Córdova 1588–1610*. Córdova, Argentina: Universidad de Córdova, 1965; José Antonio del Busto. *La primera imagen del Japón en el Perú virreinal y los primeros japoneses que vinieron a Lima*. Lima: (Texto mecanografiado), 1984; y "El primer japonés en el Perú", *Suplemento Dominical del diario El Comercio*. Lima 09 de abril, 1989; Patricia Palma, "Indios del Xapón". "Primeras migraciones japonesas al virreinato del Perú, siglos XVI–XVII". Ponencia presentada a la Primera Jornada de Estudios Japoneses (sábado 5 de abril). Santiago de Chile: Universidad Católica, 2008.

[5] Nicolás Sánchez-Albornoz. *La población de América Latina desde los tiempos precolombinos al año 2000*. Madrid: Alianza, 1977; Fernando Iwasaki. *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*. Madrid: MAPFRE, 1992; José Vega, "Indios inmigrantes de Trujillo en la ciudad de Lima del Siglo XVII". *Tipshe,* 3. pp. 165-188. Lima: Facultad de Humanidades-Universidad Nacional Federico Villarreal, 2003.

[6] Fernando Iwasaki. *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*. Madrid: MAPFRE, 1992.

[7] Pilar Latasa y Maribel Fariñas. "El comercio triangular entre Filipinas, México y Perú a comienzos del siglo XVII", *Revista de Historia Naval*, 9. pp. 13-28. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991; Ramiro Flores. "El secreto encanto de Oriente. Comerciantes peruanos en la ruta transpacífica (1590-1610)". En *Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primera globalización en el Mundo Ibérico, siglos XVI-XIX*. Scarlett O'Phelan y Carmen Salazar-Soler (eds.). Lima: Instituto Riva Agüero/Instituto Francés de Estudios Andinos, 2005; Margarita Suárez, "Sedas, rasos y damascos: Lima y el cierre del comercio triangular con México y Manila en la primera mitad del siglo XVII", *América Latina en la historia económica*, año 22, número 2, mayo-agosto, pp. 101-134, 2015.

[8] Woodrow Borah. *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975; Diego Chalán, "Imperio y comercio en Hispanoamérica: el caso del tráfico entre México y el Perú (1519–1580)". Tesis para optar el grado académico de Magister en Historia. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2014.

[9] Martín de Murúa. *Historia general del Perú*. Madrid: Dastín, 2001; Pedro de León Portocarrero. *Descripción del virreinato del Perú*. Lima: Editorial Universitaria/Universidad Ricardo Palma, 2009.

pectivamente. Y las de filipinos, malayos, indonesios, birmanos camboyanos e indostanos se ignora casi por completo.[10]

Como el reconocimiento de nuestra realidad mestiza constituye uno de los aspectos esenciales del Perú actual,[11] es conveniente hurgar entre los documentos, con el fin de precisar los antecedentes de la presencia de asiáticos en el Perú virreinal. Y, más aún, si tenemos en cuenta que el Perú tiene la segunda comunidad de origen chino en América y una presencia importante de ascendencia japonesa, que forman parte de la nación peruana desde el siglo XVII.

Los primeros contactos peruanos con Asia

Luego de descubrirse el tornaviaje, empezaron a darse los primeros contactos peruanos con Asia. Las mercaderías asiáticas que llegaron en el galeón de Manila, también conocido como galeón de Acapulco o nao de China, reexportadas desde Acapulco a Lima, causaron tal efecto entre los mercaderes limeños, que éstos no sólo enderezaron sus naves hacia Acapulco, sino que, además, se aventuraron a propiciar el tráfico directo entre el Callao y Manila. Esto también se sintió con fuerza en las Filipinas, tanto, que el mismo gobernador, Gonzalo Ronquillo de Peñaloza, despachó en 1581 la primera nave que realizó el viaje directo de Manila al Callao, *Nuestra Señora de la Cinta*, con 300 toneladas de mercaderías de Asia, lo que generó un frenético movimiento comercial, dado el especial momento por el que pasaba la economía peruana, producto del feliz matrimonio del mercurio de Huancavelica y la plata de Potosí.[12]

Fue tal el efecto de esta operación comercial, que tanto los comerciantes novohispanos como los comerciantes sevillanos, no resistieron la competencia y presionaron al rey para que prohibiera el comercio directo entre Manila

[10] Isabelle Lausent-Herrera. *Pasado y presente de la comunidad japonesa en el Perú*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos/Instituto de Estudios Peruanos, 1991; Mary Fukumoto. *Hacia un nuevo sol: japoneses y sus descendientes en el Perú, historia, cultura e identidad*. Lima: Asociación Peruano Japonesa del Perú, 1997; Amelia Morimoto. *Los japoneses y sus descendientes en el Perú***.** Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 1999; Humberto Rodríguez Pastor. *Hijos del celeste imperio en el Perú (1850–1900); migración, agricultura, mentalidad y explotación*. Lima: Sur Casa de Estudios del Socialismo, 2001; Richard Chuhue, Li Jin Na y Antonio Coello (eds.). *La inmigración China al Perú: arqueología, historia y sociedad*. Lima: Instituto Confucio/Editorial Universitaria/Universidad Ricardo Palma.

[11] José Matos. *El desborde popular y crisis del Estado (20 años después)*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2004.

[12] Fernando Iwasaki. *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*. Madrid: MAPFRE, 1992.

y el virreinato peruano, lo que se hizo efectivo mediante las reales cédulas de 1582.[13]

Como es bien sabido, las reales cédulas fueron letra muerta cuando de por medio estaban los intereses de los grandes comerciantes, puesto que las mismas autoridades virreinales encargadas de hacerlas cumplir estuvieron entre aquellos que las transgredieron.[14]

Así, en 1583, *Nuestra Señora de la Cinta,* con autorización de los oficiales reales del Callao, regresaba directamente a Manila llevando entre su carga, además de la plata declarada, miles de pesos de plata peruana de contrabando, para adquirir productos de Asia. Entre sus pasajeros, furtivos contrabandistas que iban decididos a comerciar directamente con China, retornaron en 1585 cargados de mercaderías que les reportaron cuantiosas ganancias. También se sabe que el virrey, conde del Villar, aprovechando la autorización para traer de China, artillería o cobre para fabricarla, llegó a enviar una nave que fue embargada al llegar a Macao por transportar grandes cantidades de plata para comerciar con mercaderías que no estaban autorizadas. Posteriormente, en 1590, el virrey García Hurtado de Mendoza envió otro navío a China, operación de contrabando en la que estuvieron involucrados los más altos miembros de la burocracia virreinal peruana, junto con los más ricos mercaderes de Lima.[15]

En 1591 salió del Callao directamente a Manila, *Nuestra Señora del Rosario* con la misión de comprar "mercaderías de la China" en una operación realizada por los más poderosos comerciantes limeños. La Corona volvió a ratificar sus reales cédulas en las que prohibía el comercio directo de Filipinas con el Perú y con cualquier otra posesión española, quedando solamente autorizado el comercio con Nueva España vía el puerto de Acapulco, pero esta vez dejaba abierta la posibilidad de reexportar aquellas mercaderías que en este virreinato no se consumieran. Fue así como los comerciantes peruanos se dirigieron a Acapulco a comprar aquellas mercaderías de China "que México no consumiera", llegando a significar el volumen de dicho comercio, dos

[13] Pilar Latasa. "Limitaciones legales al comercio transpacífico: Actitud del virrey Montesclaros", *Derecho y administración pública en las Indias hispánicas: actas del XII Congreso Internacional de Historia del Derecho Indiano.* (Toledo, 19 a 21 de octubre de 1998 /coordinador, Feliciano Barrios Pintado.- Cuenca: Cortes de Castilla-La Mancha: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2002, pp. 877-897).

[14] Fernando Iwasaki. *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI.* Madrid: MAPFRE, 1992; Margarita Suárez, "Sedas, rasos y damascos: Lima y el cierre del comercio triangular con México y Manila en la primera mitad del siglo XVII", *América Latina en la historia económica*, año 22, número 2, mayo–agosto, 2015, pp. 101-134

[15] Fernando Iwasaki. *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI.* Madrid: MAPFRE, 1992.

tercios de las mercaderías que traía el galeón de Manila. Cada año, entre cinco y seis barcos realizaban la travesía entre el Callao y Acapulco. Y fue tanta la demanda de los comerciantes peruanos, que pronto despertaron el celo de los comerciantes novohispanos, pues estaban dejando desabastecido el mercado por los mejores precios que pagaban los peruanos.[16]

Así, el mercado limeño, que ya era importante dado el alto grado de consumo de productos de lujo de sus vecinos, se vio enriquecido con productos de Asia que ahora llegaban sumamente diversificados en mayores cantidades y a precios más bajos. Pero no sólo eran mercaderías las que llegaban, sino también noticias de los viajeros que hablaban de sus aventuras en fabulosos reinos de leyenda de la Gran China y del Japón, que avivaban la imaginación y las expectativas a ambos lados del Pacífico, pues no sólo eran los comerciantes peruanos los interesados, sino también chinos, japoneses y filipinos.[17]

Hacia 1599, luego de nueve años de espinosas aventuras comerciales por Asia, dos miembros de la Compañía de Jesús, el padre Leandro Felipe y el hermano Gonzalo de Belmonte, las caras visibles del grupo de contrabandistas que partieron a Asia en 1590, se embarcaron en el galeón de Manila cargados de mercaderías, además de ocho esclavos. Llegaron a Acapulco a inicios de 1600 y meses después estaban de retorno en Lima.[18]

No resulta sorprendente encontrar tanto en Nueva España como en el Perú de principios del siglo XVII, migrantes emprendedores, obligados y voluntarios, de diferentes lugares del sudeste asiático que se aventuraron hasta México, desde donde las noticias del lujo y del boato de la corte limeña, así como el embrujo de la plata de Potosí, debieron de ser el imán que los atrajo hasta Lima, donde los encontramos contabilizados como indios e indias de la "China el Japón e Yndia de Portugal".

El "Padrón y lista de los yndios e yndias de la China el Xapon e Yndia de Portugal"

En septiembre de 1613, en cumplimiento de lo dispuesto por el virrey Juan de Mendoza y Luna, marqués de Montesclaros, el escribano real, Miguel de

[16] Ramiro Flores. "El secreto encanto de Oriente. Comerciantes peruanos en la ruta transpacífica (1590-1610)", *Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primera globalización en el Mundo Ibérico, siglos XVI-XIX*. Scarlett O'Phelan y Carmen Salazar-Soler (editoras). Lima: Instituto Riva Agüero/Instituto Francés de Estudios Andinos, 2005.

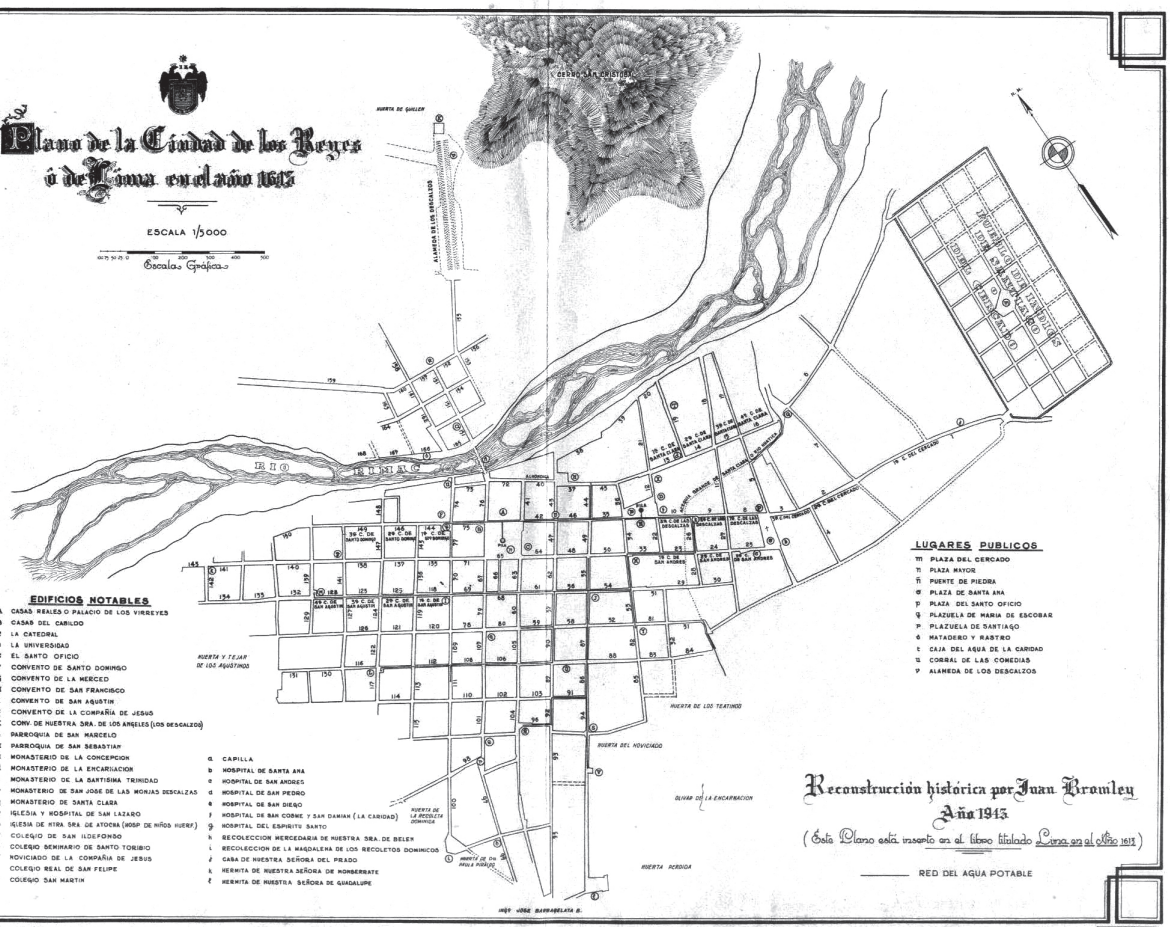
[17] Dolors Folch. "El galeón de Manila", Charles Brasó Broggi (coord.), *Los orígenes de la globalización: El galeón de Manila*. China: Biblioteca Miguel de Cervantes de Shanghai, 2013, pp. 21-47.

[18] Fernando Iwasaki. *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*. Madrid: MAPFRE, 1992.

Plano de la Ciudad de los Reyes ó de Lima en el año 1613

ESCALA 1/5000

Escala Gráfica



EDIFICIOS NOTABLES

- A CASAS REALES O PALACIO DE LOS VIRREYES
- B CASAS DEL CABILDO
- C LA CATEDRAL
- D LA UNIVERSIDAD
- E EL SANTO OFICIO
- F CONVENTO DE SANTO DOMINGO
- G CONVENTO DE LA MERCED
- H CONVENTO DE SAN FRANCISCO
- I CONVENTO DE SAN AGUSTIN
- J CONVENTO DE LA COMPAÑIA DE JESUS
- K CONV. DE NUESTRA SRA. DE LOS ANGELES (LOS DESCALZOS)
- L PARROQUIA DE SAN MARCELO
- M PARROQUIA DE SAN SEBASTIAN
- N MONASTERIO DE LA CONCEPCION
- Ñ MONASTERIO DE LA ENCARNACION
- O MONASTERIO DE LA SANTISIMA TRINIDAD
- P MONASTERIO DE SAN JOSE DE LAS MONJAS DESCALZAS
- Q MONASTERIO DE SANTA CLARA
- R IGLESIA Y HOSPITAL DE SAN LAZARO
- S IGLESIA DE NTRA SRA DE ATOCHA (HOSP DE NIÑOS HUERF.)
- T COLEGIO DE SAN ILDEFONSO
- U COLEGIO SEMINARIO DE SANTO TORIBIO
- V NOVICIADO DE LA COMPAÑIA DE JESUS
- X COLEGIO REAL DE SAN FELIPE
- Y COLEGIO SAN MARTIN

- a CAPILLA
- b HOSPITAL DE SANTA ANA
- c HOSPITAL DE SAN ANDRES
- d HOSPITAL DE SAN PEDRO
- e HOSPITAL DE SAN DIEGO
- f HOSPITAL DE SAN COSME Y SAN DAMIAN (LA CARIDAD)
- g HOSPITAL DEL ESPIRITU SANTO
- h RECOLECCION MERCEDARIA DE NUESTRA SRA. DE BELEN
- i RECOLECCION DE LA MAGDALENA DE LOS RECOLETOS DOMINICOS
- j CASA DE NUESTRA SEÑORA DEL PRADO
- k HERMITA DE NUESTRA SEÑORA DE MONSERRATE
- l HERMITA DE NUESTRA SEÑORA DE GUADALUPE

LUGARES PUBLICOS

- m PLAZA DEL CERCADO
- n PLAZA MAYOR
- ñ PUENTE DE PIEDRA
- o PLAZA DE SANTA ANA
- p PLAZA DEL SANTO OFICIO
- q PLAZUELA DE MARIA DE ESCOBAR
- r PLAZUELA DE SANTIAGO
- s MATADERO Y RASTRO
- t CAJA DEL AGUA DE LA CARIDAD
- u CORRAL DE LAS COMEDIAS
- v ALAMEDA DE LOS DESCALZOS

Reconstrucción histórica por Juan Bromley
Año 1943

(Este Plano está inserto en el libro titulado Lima en el año 1613)

——— RED DEL AGUA POTABLE

INGº JOSE BARBADELLATA B.

1983 / Reproducción Facsimilar: INDUSTRIALgráfica S.A.

NEGAT. 1047-C-2

Contreras, estaba empadronando a los indios que vivían en la ciudad de Lima. Había empezado por la calle del Cercado y estaba ya en la de Las Descalzas (actual cuadra ocho del jirón Junín). Ahí, en una tienda de Simón Díaz, encontró a Andrés Tacotan y a Pablo Perera, quienes manifestaron ser naturales "de Manila en la China". Ya había empadronado a más de un centenar de indios, entre ellos, a una india de Chile, varios de Quito y a una india de Panamá, todos "naturales de estos reynos del Perú". Pero ahora estaba ante dos indios "de Manila en la China", éstos, a diferencia de los anteriores, provenían de "las Indias Orientales", por lo que fueron anotados aparte, y así se fue conformando un padrón paralelo al que denominó "Padrón y lista de los yndios e yndias de la China y el Xapon e Yndia de Portugal…", que aparece en la parte final del documento principal denominado "Padrón de los indios que se hallaron en la ciudad de Los Reyes del Pirú de 1613".

Pero no se piense que Miguel de Contreras se impresionó ante la presencia de asiáticos en la ciudad de Lima en 1613, como seguramente nos sorprendemos ahora, que estamos acostumbrados a pensar que éstos llegaron al Perú en el siglo XIX. Sólo los separó con fines puramente prácticos, para facilitar luego la contabilidad. No se sorprendió, por cuanto conocía que a pesar de estar prohibidas de forma expresa por la Corona española las relaciones comerciales con Manila y otras posesiones españolas y portuguesas desde el siglo XVI, éstas eran frecuentes y permitieron el flujo de asiáticos por voluntad propia y otros en calidad de esclavos.

El texto original del "Padrón" se conserva actualmente en la Biblioteca Nacional de España, con la signatura MSS/3032. Consta de 256 hojas, en formato 32 x 23 cm, empastado en cuero de carnero. La portada está escrita a plumilla con tinta negra y con fondo de colores celeste y dorado, y en ella se puede apreciar el escudo de la casa de Montesclaros. Una copia digital en alta resolución se puede consultar en el portal electrónico de la Biblioteca Nacional de España.

Pero volvamos con Miguel de Contreras y su empadronamiento de los indios en Lima de 1613. Lo encontramos recorriendo la ciudad todavía pequeña, de poco más de dos kilómetros de longitud; sin embargo, este espacio era suficiente para contener a gente "de las cuatro partes del mundo". Pedro de León Portocarrero, el judío portugués, en su descripción del Perú muestra que

> en Lima y en todo el Perú viven y andan gentes de todos los mejores lugares, ciudades y billas de España y gentes de la nación portuguesa, gallegos, asturianos, biscaynos, nabarreses, valencianos, de Murcia, franceses, italianos, alemanes y flamencos, griegos

> y raguseses, corsos, genoveses, mallorquines, canarios, ingleses, moriscos, gente de la Yndia y de la China y otras muchas mesclas y mixturas….[19]

Y si a esta diversidad agregamos la étnica y lingüística, tanto de la población indígena como de la de origen africano que habitaban en la ciudad, advertimos que Lima en 1613 era ya cosmopolita.

Era la ciudad de inicios del siglo XVII, "cabeza de este reyno del Perú", una pujante metrópoli donde ricos encomenderos y prósperos comerciantes movían la economía boyante, alimentada por la plata que fluía de las minas de Potosí y que, transportada en los galeones, tenía como destino directamente a España y de ahí a los mercados de Europa, pero también otra parte iba a Asia, principalmente a China, lugares desde donde se importaba todo tipo de productos, desde los más necesarios y cotidianos, hasta los más suntuarios y exquisitos que exigía el refinado gusto de la población limeña que, a decir de Reginaldo Lizárraga, "lo que en esta ciudad admira mucho, y aún se habla de refrenar, es los vestidos y trajes de las mujeres; son en esto tan costosas que no se sabe cómo lo pueden sufrir sus maridos; no creo yo hay, en lo descubierto del mundo, ciudad en su tanto ni cuatro veces mayor que a tanta soberbia en este particular, como esta nuestra ciudad llegue".[20]

Esta visión de derroche, de lujo y opulencia es corroborada por Bernabé Cobo, a quien citamos en extenso por lo ilustrativo de su testimonio:

> El lustre de los ciudadanos en el tratamiento y aderezo de sus personas es tan grande y general, que no se puede en un día de fiesta conocer por el pelo quien es cada uno; porque todos, nobles y los que no lo son, visten corta y ricamente, ropa de seda y de toda suerte de galas, sin que en esta parte haya medida ni tasa, porque no llegan acá las pragmáticas y desterrados de allá suelen enviarlos a vender en esta tierra. Y a esta causa es increíble la cantidad que se gasta de todo género de sedas, telas, brocados, lienzos delicados y paños finos (…) El crecimiento que he visto de treinta años acá ha sido esta vanidad de trajes, y pompa de criados y librea, que pone admiración. De solo las carrozas quiero hacer argumento, de donde se podrá colegir lo que pasa en los demás; cuando entré en esta ciudad el año de mil quinientos noventa y nueve, no había en ella más de cuatro o cinco y esas bien llanas y de poco valor, y al presente pasan de doscientas y todas ellas son costosísimas, guarnecidas en seda y oro y con gran primor. (…) Porque hombre tiene Lima de a trecientos a cuatrocientos mil ducados de hacienda, y de ahí para arriba, y no se llama rico a boca llena el que no pasa de cien mil; a los que

[19] Pedro de León Portocarrero. *Descripción del virreinato del Perú*. Lima: Editorial Universitaria/Universidad Ricardo Palma, 2009.

[20] Reginaldo de Lizárraga. *Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile"*. Madrid: Atlas, 1968.

> tienen de cincuenta mil ducados para abajo contamos entre los de moderado caudal, y son muchísimos los que entran en esta clase, (…) No es menor la riqueza de esta ciudad que esta en bienes muebles de mercaderías y alhajas de sus moradores, respecto del mucho adorno y aparato de sus casas, el cual es tan extraordinario, que pienso que no se halla ninguna, aun de la gente más humilde y pobre en que no se vea alguna joya o vaso de plata o de oro; y es tan excesiva la cantidad de estos ricos metales y de piedras preciosas, como son perlas, diamantes y de otros géneros que está recogida en vajillas, joyas, prendas y dineros, que según opinión de gente práctica se avalúan en veinte millones esta riqueza, fuera de las mercaderías, vestidos, tapicerías y de toda suerte de ajuar de casa y de culto divino, baste decir que la hacienda que tienen los vecinos en esclavos pasa de doce millones.[21]

Esta bonanza se apreciaba también en el sector constructivo, de modo que por donde quiera en la ciudad se levantaban edificaciones, monasterios, conventos, templos y hospitales; hasta "las casas del cabildo" fueron adornadas con elegantes arcos para estar a la altura de sus vecinos.

En medio de este frenesí constructivo dirigido por los mejores maestros alarifes del reino, el cabildo limeño quiso hacer gala de su lustre y poder. Por eso, en 1607, ante la caída del puente de ladrillo en el río Rímac, que conectaba la ciudad con el barrio de San Lázaro, ordenó construir otro, pero esta vez de piedra canteada, a la altura de la dignidad de los "beneméritos de la ciudad" y sus ostentosos carruajes. Así lo sustentó ante la Real Audiencia, nada menos que el vecino de "más buen nombre, lustre y prosapia", Jusepe de Rivera y Dávalos, hijo del conquistador y primer alcalde de Lima, Nicolás de Rivera. Y para llevar a cabo tan monumental obra, De Rivera en persona viajó a San Francisco de Quito a contratar los servicios de Juan del Corral, oficial arquitecto, el único que ostentaba el título de Maestro Mayor de Reales Fabricas. Así, entre 1608 y 1610 se construyeron el impresionante puente de seis arcos y la alameda de Los Descalzos, convirtiéndose en el primer corredor vial de la ciudad, motivo de admiración, orgullo y de comentarios en todos los pueblos del virreinato. Y como no podía ser de otro modo en una ciudad cosmopolita, en la construcción del puente participaron alarifes provenientes de muy diversos lugares; así lo evidencia el testamento de Juan del Corral en el que españoles, negros e indios aparecen como deudores o como acreedores por las "obras del puente" y, por supuesto, entre ellos, indios chinos como

[21] Bernabé Cobo. *Historia de la fundación de Lima.* Madrid: Atlas, 1964.

Felipe Mata, Diego Choa, Andrés Jagotan, Bartolomé Guidal y Alonso Leal; o como el "indio xapón" Miguel de Silva.[22]

En esta coyuntura de crecimiento económico, Lima se convirtió en un polo de atracción de gente de diversos lugares de origen y condición social. Por eso, en el "Padrón de los indios que se hallaron en la ciudad de Los Reyes del Pirú de 1613" encontramos que los indios que vivían en la ciudad en su gran mayoría provenían de otras provincias y otros reinos de los imperios español y portugués. Sólo 5% era originario de Lima, el resto era de migrantes de muy distintos lugares. Sorprende encontrar indios de "las Indias Occidentales", de "las Indias Orientales", del "Reino de Chile", del "Nuevo Reino de Granada", de Nueva España, Panamá y de 50 pueblos más del extenso virreinato del Perú.

En medio de esta babel, Miguel de Contreras realizó el empadronamiento de los indios. Ya había recorrido 12 calles cuando llegó a la del Colegio Real, a la tienda de Antonio Melon, sastre español, donde encontró a Juan Rodríguez, natural de la India de Portugal de Malaco de más de trenticuatro años, soltero y esclavo de Francisco Donosso mercader. Lo particular de este indio es que era "natural de la India de Portugal", nombre genérico con el que se designaba a una serie de posesiones portuguesas en el sudeste asiático, en este caso era "de Malaco", la actual Malaca, ciudad puerto en la península de Malasia, por lo tanto, se trataba de un indio malayo. Pero, además, se precisa que era sastre y que tenía como amo a Donosso, lo que evidencia una práctica muy común de los mercaderes de Lima de inicios del siglo XVII: la utilización de esclavos asiáticos para la distribución al por menor de mercaderías de contrabando. Al respecto, conviene precisar que una sastrería era el clásico negocio que al mismo tiempo funcionaba como taller y tienda de telas, ropas y todo tipo de géneros textiles. Nótese que este indio malayo llamado Juan Rodríguez era sastre, pero no estaba en un taller, sino en "la tienda de Antonio Melon, español sastre".

Conforme iba avanzando el empadronamiento de los indios, Miguel de Contreras encontraría más nativos de "las Indias Orientales".

> En la calle del Correo Mayor en una tienda de las casas del doctor Cipriano de Medina la tenía de soletero y abridor de cuellos Mateo Sánchez natural que dijo ser de Manila en la China, y que vino a esta ciudad cuando vino el señor virrey conde de Monterrey.

[22] Emilio Harth-Terre, "Juan del Corral 'Maestro Mayor de Reales Fabricas' ('El puente de piedra de Lima')", *Mercurio Peruano, revista mensual de ciencias sociales y letras*. Año XVII, núm. 187, 1942, pp. 514-529.

> Y será de cuarenta años, y casado con Crispina Bazquez natural de la India de Portugal, la cual será de veinticuatro años y no tienen hijos.

Hemos transcrito toda la partida de Mateo Sánchez para seguir ilustrando algunos datos con respecto a los asiáticos del "Padrón". La referencia a dos oficios, la de *soletero* y la de *abridor de cuellos*, es muy constante porque eran los oficios a los que se dedicaba la mayoría de los indios asiáticos del *Padrón*, aunque es necesario precisar, como ya se dijo para los sastres, que la referencia a estos oficios pudiera en realidad estar escondiendo el comercio al por menor de mercaderías de contrabando. Nótese que Mateo Sánchez estuvo en una tienda y no en un taller. El oficio de soletero consistía en "echar soletas", es decir, remendar las partes de las medias o calcetines que cubren la planta del pie, o ponerles nueva planta; el oficio de abridor de cuellos consistía en planchar los cuellos alechugados, tan de moda en la época, para lo que se utilizaba un instrumento agudo de hierro caliente, con el que se planchaban las canaletas abriéndolas una por una.

Pero lo más importante en la partida de Mateo Sánchez es la referencia a "que vino a esta ciudad cuando vino el señor virrey conde de Monterrey", dato que se vuelve a repetir en otras partidas del "Padrón", no sólo haciendo referencia a cuando llegó este virrey, sino también en los casos de los virreyes Velazco y marqués de Montesclaros. Es importante este dato porque nos permite conocer que algunos de los asiáticos del "Padrón" ingresaron al Perú junto con el séquito de criados y sirvientes que traía el virrey desde la Nueva España, pues era costumbre de la Corona española promover a quien había desempeñado dicho cargo en este virreinato, como virrey del Perú. Al respecto, el ya mencionado cronista judío–portugués Pedro de León Portocarrero, describiendo a los mercaderes de Lima, manifiesta: "con esto se puede entender lo que son los mercaderes de Lima, y venden al visorrey y hasta al arzobispo. Todos tratan y son mercaderes, aunque por mano ajena y disimuladamente". Es decir, muchos de estos asiáticos eran socios comerciales de personajes importantes de la sociedad virreinal, y traídos ex profeso para distribuir sus mercaderías, muchas de las cuales ingresaban de contrabando.

Al avanzar con el empadronamiento encontramos que

> en una tienda frontero de la Santa Iglesia de esta ciudad la tenía de soletero y abridor de cuellos un indio que dijo serlo de la China de Manila y llamarse Alonso de Guzman y haber dieciocho años que está en esta ciudad y que será de treinticinco años. Y ser casado con Francisca Gra la cual dijo ser india natural del nuevo Reyno de Granada y criolla

> de la ciudad de Santa Fe, y que está en ésta desde que vino el señor arzobispo, será de veinticuatro años. Y tiene una hija llamada María Madalena de dos meses.

Este caso corrobora la afirmación de que el mismo arzobispo estaba involucrado en la distribución de mercaderías por medio de terceras personas. La afirmación de "que está en esta desde que vino el señor arzobispo*",* se refiere al arzobispo Bartolomé Lobo Guerrero, quien llegó a Lima en 1609 a ocupar el arzobispado de Lima, luego de haberlo sido de Bogotá hasta 1607, y al parecer trajo a Francisca Gra entre su servidumbre, a quien casó con Alonso de Guzmán, filipino que a la par de su oficio de soletero y abridor de cuellos atendía la tienda donde distribuía mercaderías ¿del arzobispo? Observemos que la referida tienda estaba "frontera de la Santa Iglesia de esta ciudad" y en la parte del "Padrón" donde se registra a los indios de esta calle dice que la tienda era de un indio chino. El caso además evidencia el mestizaje de un filipino con una india de Santa Fe de Bogotá, cuyo primer fruto, María Madalena, ya tenía dos meses.

En la calle de la Compañía de Jesús, el empadronador encontró en casa de Diego Núñez de Campoberde a cuatro indias y un indio asiáticos: "Una india llamada Isabel campoberde que dijo serlo y natural de la China del pueblo de Xagua". "Otra india llamada Clara de Campoberde, natural de la China del pueblo de Xagua." "Otra india llamada María de Campoberde que dijo ser criolla de Macan en la China." "Otra india llamada Beatriz de Campoverde natural de Malaca, India de Portugal (..) Y es casada con un indio de la China, abridor de cuellos". Estamos aquí ante dos javanesas, una macaense, una malaya y uno que no se precisa de dónde es, sino en términos genéricos, se dice que es "de la China". Conviene anotar que en el caso de una de las javanesas, Clara de Campoberde, se precisa que estaba casada con Francisco Xuarez, un indio criollo de Lima, "oficial zapatero que tiene tienda", ¿de él o de Diego Núñez de Campoverde, amo de su mujer? Diego Núñez de Campoverde era veterano de las expediciones a Asia y reconocido entre los principales y más poderosos mercaderes limeños.

En la calle que de la Compañía iba a la de Plateros, "en casa del capitán Juan Bazquez de Acuña se halló un indio que dijo ser de la India de Portugal de Geba y llamarse Melchior Chino". Este asiático, a diferencia de los anteriores, declaró de forma explícita que era esclavo del capitán Sebastián de Zetina. Al igual que él, otros 21 asiáticos declararon tener esa condición; sin embargo, fueron más los que implícitamente refirieron ser esclavos, la mayoría procedentes de "la India de Portugal"; algunos, además, llevaban la marca

de la esclavitud en el rostro, estaban herrados, es decir, marcados con fierro caliente en la cara o en la barbilla.

Para continuar con el empadronamiento en el que llevaba ya varios días, Miguel de Contreras volvió en dirección de la Plaza Mayor, a la actual cuadra cuatro del jirón Carabaya, "Cuadra en la que vive el señor doctor Montalvo Oidor de esta Real Audiencia y el Secretario de Gobierno"; ahí, en una tienda, encontró a "un indio que dijo ser natural de Xapón y llamarse Diego del Prado, y ha tres años que está en esta ciudad y usa oficio de soletero y abridor de cuellos y ser de veinticuatro años y soltero, y no tiene hijos ni hacienda". Aquí mismo "estaba trabajando otro indio que dijo ser natural del Xapón. Y ha un año que está en esta ciudad y usa el oficio de soletero y soltero y de dieciocho años". Ahora Miguel de Contreras estaba ante dos naturales de Japón, o Xapón como se decía entonces. Y teniendo clara conciencia de que éste era un reino aparte de la China, los diferenció como "Yndios del Xapón".

Así fue discurriendo la labor de empadronamiento de los indios en Lima de 1613 por el escribano real Miguel de Contreras; visitó casa por casa y calle por calle, cuantas tiendas y talleres pudo encontrar, terminando "en veintinueve de septiembre de mill y seiscientos y trece años". Pero como a algunos indios no los encontró el empadronador cuando visitó las casas donde vivían, regresó a las casas de la ciudad y terminó en "dieciocho de enero de mil y seiscientos catorce años".

En total contabilizó 2 113 personas como indios. De ellos, 1 917 fueron catalogados como "indios e indias de estos Reynos", es decir, del virreinato del Perú; 82 como "yndios e yndias de Chile" y 114 como "yndios e yndias de la China y el Xapón e Yndia de Portugal". Pero solamente estos últimos fueron inscritos aparte, al final del "Padrón".

El "Padrón y lista de los yndios e yndias de la China y el Xapón e Yndia de Portugal…" aparece en la parte final del "Padrón", en las páginas 237 a 246. Y cabe anotar que, a diferencia de las partidas de los indios del Perú, que son más prolijas en datos, las de los asiáticos son escuetas, llegando en algunos casos sólo a mencionar el nombre de la persona a la que servían, el nombre del indio o india y el lugar de procedencia de manera genérica.

"Yndios e yndias de la Yndia de Portugal"

Constituyen el grupo más numeroso de los asiáticos del "Padrón", que en total suman 56, pero lamentablemente sus partidas ofrecen menos datos. Doce de ellos ni siquiera precisan su nombre, 37 no refieren el pueblo de donde

provenían, genéricamente están registrados como de la "India de Portugal", designación que, como ya se señaló, hace referencia a una serie de posesiones portuguesas en el sudeste asiático; pero en los otros 19 se puede tener alguna precisión de los pueblos de donde eran originarios. Siete eran de Malaca en la actual Malasia, es decir, eran malayos; dos de la isla de Java, eran javaneses de la actual Indonesia; uno de Busarate, uno de Chauli, uno de Kochi, de la actual India; uno de Bengala, uno de Macán, uno de Camboya, uno de Geba, uno de Pigo, uno de Salao y uno de Mancasar.

En cuanto al tiempo de residencia en la ciudad de Lima, el más antiguo parece ser un esclavo de Camboya de quien no se precisa el nombre, pero manifestó estar desde el tiempo del virrey Luis de Velasco, es decir, posiblemente desde 1596, lo que equivale a una residencia de 17 años. Si tenemos en cuenta que en 1613 tenía 25 años, entonces debió de venir a los ocho años de edad. Sin embargo, otros dos, uno de Xaguay y el otro de Busarate, manifestaron que tenían 24 años de edad y que vinieron a Lima muy pequeños. Antonio, de 19 años de edad, sí precisó estar en Lima desde hacía 13 años; y otro indio que no dijo su nombre ni edad, más que era natural de Salao, declaró tener 12 años de vivir en esta ciudad. Beatriz de Campoverde natural de Malaca, y Andrea Ana, originaria de Mancasar, confesaron tener 10 años de residencia. Otros tres tenían ocho años; y los demás menos de ocho, incluso, algunos sólo meses de llegados.

Cuatro declararon explícitamente venir de Nueva España; sin embargo, creemos que la mayoría, sino todos, entró por aquí, pero dado lo escueto de los datos de sus partidas en el "Padrón", no se especifica este dato.

En cuanto a la actividad económica a la que se dedicaba la mayoría, era la de sirvientes en condición de esclavos, dos sastres, un zapatero, un tirador de oro y un albañil también, todos esclavos; en total hemos identificado en este grupo de la "Yndia de Portugal" a 36 esclavos.

De este grupo, además del ya mencionado sastre Juan Rodríguez, conocemos algo más sobre María Bázquez. Esta mujer declaró ser natural del pueblo de Cuchi, el actual puerto de Kochi, en el sur de la India; tener 28 años y ser casada con un indio de China llamado Francisco Pérez de 40 años de edad. Pero, además, dijo que vivía en la calle de Malambo en la parroquia de San Lázaro, en casa de un indio llamado Gregorio Hernández. Este último dato ha permitido conocer que esta pareja de esposos asiáticos era propiedad del referido indio Gregorio Hernandez, quien fue un personaje conocido por cuanto en 1613 ejercía el cargo de alcalde de los indios de la ciudad de Lima y,

como tal, acompañó al escribano real, Miguel de Contreras, en las diligencias de empadronamiento de los indios. En el mismo "Padrón" refiere ser

> natural de San Idelfonso, pueblo nuevo de Cherrepe provincia de Saña (…) Y habrá diecisiete años que reside en esta ciudad, y es labrador y de cuarenta años (…) Y casado con una india llamada Elena de Barrionuevo natural de esta ciudad, (…) Y tienen por hacienda estas casas en que viven y una negra llamada María y dos negros: uno Juan y otro Francisco.

"*Yndios e yndias de la China*"

El segundo grupo, por la cantidad, lo constituyen los denominados "yndios e yndias de la China*",* que en total sumaron 38. De éstos, 15 están registrados genéricamente como "de la China"; de los 23 restantes, 14 eran originarios de Manila, uno de Vombon, uno de Pampanga, uno de Penaqui, pero todos de las Filipinas; tres de la isla de Java, es decir, eran javaneses; dos de Malaca en la actual Malasia, o sea, malayos; y uno de Macán, el único de China.

En lo referente al tiempo de residencia en Lima, la más antigua parece ser María, "natural de la China del pueblo de Xagua. Y ha veinte años que vino de su tierra y es libre y será de cuarenta años". Alonso Guzmán de 35 años de edad, declaró que tenía 18 años viviendo en esta ciudad; Isabel de Campoverde, de 25 años, 16; Andrés Pérez de 32 años, 14; Clara de Campoverde de 30 años, 13; Francisco Manila de 40 años, 10. Otros tres manifestaron tener ocho años y el resto menos.

De este grupo, sólo uno, Diego Mantigón, manifestó explícitamente, que "ha nueve meses que vino a esta ciudad de la de México". Pablo Perera, "haber pasado a este reyno en el navío de Simancas". Y la ya mencionada María, quien declaró "ha veinte años que vino de su tierra". Los demás no lo dijeron; sin embargo, creemos que la mayoría entró por la Nueva España, pero dado lo escueto de los datos de sus partidas, en el "Padrón" esto no se especifica.

En cuanto a la actividad económica a la que se dedicaban, ocho eran soleteros, ocho abridores de cuellos, siete sirvientes y uno cantero, los demás no precisan ese dato. Sin embargo, como ya se señaló, los oficios como los de soletero y abridor de cuellos encubrían a distribuidores de mercaderías en tiendas al por menor, lo que nos lleva a pensar que varios de estos indios chinos en realidad estaban dedicados al comercio.

En este grupo sobresalen Andrés Tacotan y Andrés Pérez. La partida del primero en el "Padrón" dice,

> En la calle de las Descalzas, en una tienda de Simon Diaz se halló un indio que dijo llamarse Andres Tacotan y ser natural de Manila, en la China, y oficial soletero y abridor de cuellos, y de edad de veinte años y soltero. Y que la dicha tienda la tenía por alquiler, y ha que está en esta ciudad tres años.

Pero, en el mismo "Padrón", Lorenzo Casavilca, indio natural de Huarochirí, y otro indio que no precisó su nombre, "dijo serlo de la China y natural del pueblo de Penaqui cerca de la ciudad de Manila", manifestaron que Andrés Tacotan era propietario de tiendas y viviendas que les alquilaba. ¿Qué hizo que en sólo tres años se convirtiera en propietario? Si nos atenemos a lo afirmado por Pedro León Portocarrero, el judío–portugués, estos indios serían testaferros de prósperos comerciantes españoles de mercaderías de contrabando.

En la partida de Andrés Pérez, en el "Padrón", se consigna:

> En la calle de los Mercaderes se halló un indio soletero que dijo llamarse Andres Perez y ser natural de Manila en la China. Y haber catorce años que está en esta ciudad y hera su encomendero el Mariscal Pedro de Bera y que es de treintidos años. Y es casado con Isabel Mexía india natural de Manila que será de veinte años, y tienen dos hijas: Una Maria de cinco años y otra Andrea de año y medio y un hijo llamado Francisco de tres años. Y tienen su tienda en la Puerta de Pedro de Urdanivia y posa frente de la puerta falsa de La Encarnación.

Pero en el mismo "Padrón" aparecen otras dos partidas donde se precisa que Pérez era propietario de la casa en que vivía y de una tienda en la calle Mercaderes. Al respecto, cabe indicar que la referida calle era, en 1613, el lugar donde estaban establecidos los grandes negocios de la ciudad. Pedro de León Portocarrero, el conocido judío–portugués, la describe así:

> … la calle de los Mercaderes, donde siempre hay por lo menos cuarenta tiendas llenas de mercaderías surtidas de cuantas riquezas tiene el mundo. Aquí está todo el principal negocio del Perú, porque hay mercaderes en Lima que tienen un millón de hacienda y muchos de quinientos mil pesos y de doscientos, y de ciento son muchísimos (…) Envían sus dineros a emplear a España y a México, y otras partes. Y hay algunos que tienen trato en la gran China;

Y luego, a renglón seguido, añade

> …Todos los mercaderes son diestros en comprar, que hay tal mercader que coge todas las memorias que salen a la plaza para se vender, y la retaza todas en poco tiempo, y de allí escoge y compra las que mejor le parece. Con esto se puede entender lo que son mercaderes de Lima, y vende el bisorrey hasta el arzobispo. Todos tratan y son mercaderes, aunque por mano ajena y disimuladamente.[23]

¿Era Andrés Pérez uno de esos prósperos comerciantes o sólo era testaferro de otros? El análisis del "Padrón" sugiere que los declarantes trataron de minimizar su nivel económico, pero Pérez manifestó explícitamente tener tienda en esta calle. Al respecto conviene tener en cuenta el caso de Luis de Encío y Juan de Páez en la Guadalajara del siglo XVII, estudiado por Melba Falck y Héctor Palacios, quienes demuestran cómo estos migrantes asiáticos lograron abrirse paso hasta ingresar a la alta sociedad tapatía.[24]

"Yndios e yndias del Xapón"

El tercer grupo, el de los "yndios e yndias del Xapón", lo integran 20 individuos. La mayoría registrados genéricamente como "del Xapón"; sólo de uno se precisa que era de Mangaçate, actual Nagasaki; de dos que fueron esposos se sabe que nacieron en Goa, en la India, pero de padres japoneses; del hijo de éstos es incierto el lugar de nacimiento, aunque es muy posible que haya nacido en el Perú.

En cuanto al tiempo de residencia en Lima, sólo dos fueron explícitos: Diego del Prado declaró tener tres años en esta ciudad; otro, que no precisó su nombre, manifestó una residencia de un año. En la información que corresponde a uno que dijo llamarse Xapon, de 26 años de edad, se indica: "Y está en esta ciudad desde que vino el señor virrey marqués de Montesclaros", es decir, desde fines de 1607, por lo tanto, llevaba seis años en Lima. Pero, al parecer, los que mayor tiempo tenían en la ciudad fueron Tomás y Marta, una pareja de esclavos japoneses nacidos en Goa, en la India; aunque no precisaron el tiempo de residencia en Lima; él manifestó tener 28 años de edad y que

[23] Pedro de León Portocarrero. *Descripción del virreinato del Perú*. Lima: Editorial Universitaria/Universidad Ricardo Palma, 2009.

[24] Melba Falck y Héctor Palacios. *El japonés que conquistó Guadalajara. La historia de Juan de Páez en la Guadalajara del siglo XVII*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/Biblioteca Pública del Estado de Jalisco Juan José Arreola, 2009; y "Los primeros japoneses en Guadalajara", *México y la Cuenca del Pacífico*, año 17, núm. 50, 2014, pp. 89-123.

el hijo de ambos, Francisco, tenía siete años, quien debió nacer en Lima, por lo tanto, esta pareja de esclavos llevaba más de siete años en este lugar. De los demás no se precisa ni edad ni tiempo de residencia en la ciudad. Es particular el caso de un mestizo, ya que el "Padrón" lo es de indios, quien manifestó "ser hijo de una india xapona llamada Francisca Montera y de un español llamado Pablo Fernandez y que es libre y soltero de hasta dieciocho años y es recién venido de México".

De este grupo, sólo este mestizo manifestó explícitamente venir de Nueva España; el ya mencionado Xapon, que vino con el virrey Montesclaros, implícitamente, vino de este mismo virreinato. Los demás no lo consignaron; sin embargo, debieron de hacerlo por esa vía. La pareja de esclavos japoneses de Goa, por su parte, pudo haber venido directamente en alguna de las naves que fueron a Asia y en las que tuvo participación el dueño de dichos esclavos, Jusepe de Rivera.

En cuanto a actividad económica a la que se dedicaban, dos manifestaron ser soleteros, dos abridores de cuellos y cinco sirvientes. Aunque al igual que en los grupos anteriores, dichos oficios encubrían a comerciantes.

En este grupo de los japoneses de Lima sobresale la figura de Xapón, en cuya partida del "Padrón" se puede leer:

> En la calle de San Agustín frontero de su iglesia en una tienda la tenía de abridor de cuellos, un indio que dijo llamarse, y serlo y natural del Xapón de un pueblo llamado Mangaçate, y allá no hay cacique ni encomendero que todos los indios son libres. Y está en esta ciudad desde que vino el señor virrey marqués de Montesclaros y dijo ser abridor de cuellos y de 26 años. Y es casado con una mujer llamada Andrea Ana, la cual dijo ser natural de la India de Portugal de casta Mancasa que así se llama su pueblo, y ha diez años que está en esta ciudad, y ha sido esclava de Pedro Tenorio y ahora es libre, que la rescató su marido en trescientos pesos de a ocho reales. Y no tiene hijos, y ella será de veinticuatro años.

El texto nos plantea las siguientes preguntas: ¿Qué hizo Xapon que con su modesto oficio de abridor de cuellos, en sólo seis años, llegó a tener tienda propia y reunir 300 pesos para comprar la libertad de su mujer?, ¿qué cualidades tenía como para que el virrey Montesclaros lo trajera de México en su séquito de sirvientes?

El mismo texto nos da algunas pistas. Nótese que este indio japonés evitaba identificarse con nombre cristiano y apellido hispano; así, al ser japonés por sus cuatro costados, no estaba obligado a pagar diezmos ni primicias; al ser indio forastero, es decir, al estar más de diez años fuera de su lugar de

origen, quedaba exceptuado de cualquier tributo. Precisó que del pueblo de donde él venía, todos los indios eran libres, con lo que estaba evidenciando que conocía el derecho japonés, pues Toyotomi Hideyoshi suprimió en 1587 la esclavitud de los japoneses. Estamos, pues, ante un hábil comerciante que conocía las legislaciones japonesa, cristiana, hispana e indiana. ¿Sería por eso que Montesclaros lo trajo entre su sequito de criados?, ¿sería Xapon una de las "manos ajenas" que regentaban los negocios del virrey?

Sobresalen también de este grupo Diego del Prado y otro del que no aparece su nombre. Aunque ellos en sus partidas del "Padrón" son breves en sus datos, el primero manifestó ser soletero y abridor de cuellos, y el segundo, solamente soletero; otros indios declararon que los dos eran criados de Juan Jiménez de Montalvo, oidor de la Real Audiencia, y que vivían en su casa y regenteaban sus tiendas. Conviene precisar que el mencionado oidor era el comisionado para combatir el comercio de mercaderías de contrabando venidas de China.

Ya se ha dicho algo acerca de la familia de esclavos japoneses formada por Tomás, Marta y Francisco. Los tres eran esclavos de Jusepe de Rivera y Dávalos, uno de los vecinos más importantes de Lima, hijo del conquistador y primer alcalde de Lima, Nicolás de Rivera. Jusepe había llegado a ser alcalde de Lima durante cuatro periodos antes de 1613, y lo fue después en tres periodos más. Estuvo entre el grupo de grandes comerciantes que en 1583 enviaron mercaderías en el *Nuestra Señora de la Cinta* de regreso a Manila, y como socio en otras operaciones comerciales con Asia durante la década de 1590, por lo que resulta posible que en una de estas operaciones hayan venido sus dos esclavos japoneses de Goa. Y aunque no se ha encontrado la partida de matrimonio, ellos debieron de casarse en Lima; tampoco conocemos la partida de nacimiento de Francisco, que debió de haber nacido en esta ciudad y, por lo tanto, el primer descendiente de japoneses nacido en el Perú del que se tiene conocimiento.

El mestizaje de "todas las sangres"

Quizás uno de los temas más trascendentes que documenta el "Padrón" es el mestizaje biológico asiafrohispamericano. De los 24 indios e indias de Asia que manifestaron explícitamente estar casados, sólo once lo hicieron con otro asiático o asiática, los otros 13 lo hicieron con afrodescendientes, indios e indias y mestizos del Perú. Y producto de ello se registra a 15 niños por cuya sangre corrían en fusión vital componentes de Asia, África, Europa y América.

Si nos atenemos a las estadísticas, los 13 que establecieron relaciones matrimoniales interétnicas, constituyen 54.16% del total de casados; y si proyectamos esta cifra al total de 114 asiáticos, tenemos que 61.74%, es decir, 70 asiáticos potencialmente, contraerían matrimonio con no asiáticos, y la proyección de los nacimientos sería de 81 niños por cuya sangre correrían componentes asiáticos, lo cual nos da una idea de la magnitud de este mestizaje.

Lo cierto es que para 1613, Ana ya tenía 12 años de edad, era limeña de nacimiento, hija de María, "natural de la China del pueblo de Xagua", y de Lorenzo, indio natural de Cajamarca del Perú.

Francisco Manila se casó con una mestiza de Huánuco y sus hijos, Francisca de cinco años y Juan de dos, tenían componente sanguíneo asiahispamericano, el mismo que tendrían los hijos de Juana de Sigura, "natural de la China", casada con Marco de Aragón, mestizo.

Juan López, natural de Manila, casó con una negra criolla de Lima a la que liberó comprando su libertad y la llamó Juana López. Un "natural de Pampanga en la China" casó con "una negra llamada Ana Biafara libre" y tuvieron dos hijos, María, de cinco años y Salvador de cuatro. Pedro, "de casta Xaguay", casó con una "esclava morena llamada Juana Angola" y tuvieron cuatro hijos, María de siete años, Juliana de cuatro, Antonio de tres y Marcelo de seis meses. Francisca de Quesada, natural de Pigo en la India de Portugal, casó con Luis de Quesada, mulato, y tenían tres hijos, Juana de seis años, Melchora de cuatro y Francisco de dos. Esto evidencia, no sólo el mestizaje asiafricano, sino también el asiafrohispano.

Conclusión

La presencia de asiáticos en el Perú de inicios del siglo XVII está documentado en el "Padrón". Sin embargo, como casi nadie puso atención a la parte final, o sea, al "Padrón y lista de los yndios e yndias de la China y el Xapon e Yndia de Portugal", la presencia de estos asiáticos permaneció casi desconocida.

No obstante, ya es tiempo de que revisemos la historia de las migraciones en el Perú y situemos en el periodo que le corresponde a una serie de minorías que por ser tales han sido ignoradas en la historia que se enseña.

También debe revisarse la historia del mestizaje, pues se asume sólo cuando se da entre españoles con indios o negros; sin embargo, hubo un mestizaje en el grupo indígena, pues no eran todos iguales étnicamente, y lo mismo sucede con la población asiática y afro descendiente. El "Padrón" precisamente documenta este tipo de mestizaje. Matrimonios de indios e indias

de grupos étnicos distintos, un indio de Panamá con una india de Potosí, uno de Cartagena con una de África, uno de Guayaquil con una del Collao, uno de Bogotá con una de Chile, y así sucesivamente, pero también con españoles, con afro descendientes, con asiáticos, con mestizos y mulatos.

Otra cuestión que el "Padrón" nos obliga a revisar es la de la esclavitud, tradicionalmente vista como de negros africanos, pero ahora a partir de sus informaciones, se debe tener en cuenta también a esclavos asiáticos y a un importante número de esclavos chilenos. Además hay que replantear la esclavitud en el sentido de una condición legal, pero que en algunos casos no anula las posibilidades de mejoras económicas y de las condiciones de vida en general.

Es preciso también revisar el significado de la palabra indio, a partir de su componente étnico, que incluye tanto a los de las Indias Orientales como a los de las Indias Occidentales. Además de verlos, no como un grupo homogéneo de individuos oprimidos, subyugados, dependientes e inermes ante su situación, sino como uno sumamente heterogéneo, entre los cuales los indios de Lima, y entre ellos los indios asiáticos, destacan por su desempeño en actividades urbanas con relativo éxito, que lograron cierta posición económica que los diferenciaba del resto de indios del virreinato y les permitió insertarse en la ciudad en mejores condiciones. Nos presenta, pues, a indios no serviles, sino más bien emprendedores, que se sobreponen a sus circunstancias sin enfrentare al sistema, sino insertándose en él.

Finalmente, el "Padrón y lista de los yndios e yndias de la China y el Xapon e Yndia de Portugal" constituye la prueba documental de la repercusión del galeón de Manila en el Perú, pues fue el vehículo que permitió el flujo de productos de Asia al virreinato del Perú pero, principalmente, fue la vía que hizo posible la llegada de nativos asiáticos a Lima, contribuyendo con ello a enriquecer el carácter cosmopolita de nuestra ciudad, habitada por gente de "las cuatro partes del mundo", como se decía entonces; recordándonos que el Perú, en general, y Lima, en particular, han sido siempre espacios de convergencia y de síntesis, lo que ha generado el surgimiento de nuestra realidad mestiza.

JUAN LÓPEZ PORTILLO Y GALINDO: ENTRE GUADALAJARA Y MANILA

Rodrigo Alonso López Portillo y Lancaster Jones

El tema que aquí se aborda es la vida de un neogallego que pasó a Manila. Hizo carrera en la abogacía, en las armas, en el servicio público y en el comercio; formó una familia y, casi treinta años después, regresó a la tierra que le vio nacer, lugar donde desarrolló sus cuatro facetas mencionadas. Se trata de Juan López Portillo y Galindo. Las primeras noticias biográficas las encontramos en 1898, en el *Diario de Jalisco*. Alberto Santoscoy le dedicó unas líneas en su artículo "Entre Jalisco y Manila".[1] Al año siguiente, Santoscoy publicó en el periódico mencionado otro artículo titulado *Doctor D. Juan López Portillo, Magistrado*.[2] En ambos casos, de acuerdo con este autor, las referencias al doctor López Portillo fueron cotejadas con los documentos originales.[3] Noventa y dos años después de aquellas publicaciones, en 1990, la doctora Mercedes Meade de Angulo participó en las Segundas Jornadas Internacionales sobre la Presencia Novohispana en el Pacífico Insular,[4] con la ponencia "Doctor don Juan Manuel Rojo del Río Lafuente y Vieyra, Arzobispo, Gobernador y Capitán General de Manila, protector de Juan López Portillo".[5] Gracias al

[1] *Diario de Jalisco*, año XIII, núm. 3255, 24 de junio de 1898; Alberto Santoscoy. *Alberto Santoscoy Obras Completas*. Guadalajara: UNED, 1986, t, II, p. 641.

[2] *Diario de Jalisco*, 12 de marzo de 1899; Santoscoy, *op. cit.*, pp. 129-131.

[3] Artículos incluidos en *Ibidem.*

[4] Evento celebrado en el Centro de Estudios de Historia de México Condumex del 17 al 21 de septiembre de 1990.

[5] Obra publicada en *La presencia novohispana en el Pacífico Insular. Segundas Jornadas Internacionales*. México: Universidad Iberoamericana, 1992, pp. 157-171.

trabajo de Meade, una sucinta relación biográfica del doctor López Portillo fue publicada en la sexta edición del *Diccionario Porrúa*.[6]

Ahora intentamos aportar nuevas fuentes acerca del personaje, adicionándolas a otras referencias bibliográficas ya publicadas, para reunir así –de una manera breve– la información disponible, privilegiando las fuentes inéditas hasta hoy. El único objetivo de este trabajo es estrechar aquellos vínculos fraternos que comenzaron hace 450 años entre las Filipinas y México.

Esta historia comienza un 7 de diciembre de 1742,[7] fecha en la que el entonces corregidor de la villa de Tlajomulco, capitán Juan Antonio López Portillo y Galindo y Liñán de la Cueva,[8] y su esposa Rosa Josefa de Berrotarán y Vázquez de Puga, recibieron en el seno familiar a un recién nacido que el día 23 fue bautizado por su tío, fray Juan Bautista de Solís y Robles,[9] en la parroquia de San Antonio de Padua de la misma villa, con el nombre de Juan José María.[10]

El joven Juan cursó su enseñanza media en Guadalajara, en el Colegio de San Juan Bautista (fundado en 1695); seguía así tanto el ejemplo de sus hermanos mayores, León Cayetano y Antonio Lorenzo, como el de los jóvenes hermanos López Portillo y Zavala: Silvestre y Atanasio, quienes también

[6] *Diccionario Porrúa*. 6ª ed. México, 1995, t. III, p. 2045.

[7] La copia certificada del acta de bautizo está en *Instrumentos Autenticos de la Legitimidad, Calidad, y Nobleza del Dr. Dn. Juan Lopez Portillo, vezino de Manila. La de sus Padres, Avuelos, y Acendientes con el blason de Armas de su Linage y Familia* (Guadalajara, 1765).

[8] La unión de apellidos en "López Portillo y Galindo" se lleva en esta línea familiar cuando menos a lo largo de cuatro generaciones, desde el bisabuelo de nuestro personaje, el capitán Francisco López Portillo y Galindo. La razón de lo anterior –de acuerdo con Maneiro– es porque "*sucedió que el abuelo [sic] habiendo recibido rica herencia de su madre, Josefa Galindo, adoptó su apellido*". Juan Luis Maneiro. *Vidas de algunos mexicanos ilustres* (traducción de Alberto Valenzuela Rodarte). México: UNAM, 1988, p. 612. Lo cierto es que a esta rama de los López Portillo correspondió por herencia el patronato de once capellanías basadas en una serie de propiedades rústicas ubicadas a lo largo y ancho del actual estado de Nayarit, que en conjunto sumaron 21 186 pesos. Así, para distinguirse del resto de la familia, usaron el apellido Galindo anexo al paterno. El padre de nuestro biografiado, Juan Antonio López Portillo y Galindo, nació en Tepic y murió en Guadalajara; desempeñó los puestos de corregidor de las villas de Tlajomulco (1742–1746), Cocula (1746–1750) y Tequila (1758–1760); alcalde mayor de Tepic (1751–1755) y de los Reales de Minas de: Sentispac, Ostotipac, Mazapil y San Sebastián (Nayarit); también fue justicia mayor de Tepic y de su jurisdicción de Vereda de Tierra Caliente (1755–1757). Casó en Guadalajara el 9 de enero de 1725 con su prima segunda Rosa Josefa de Berrotarán y Vázquez de Puga (bisnieta de Josefa López Portillo y Galindo de Vázquez de Puga).

[9] El doctor Solís fue presbítero franciscano, lector jubilado, calificador del Santo Oficio, sinodal del obispado de Guadalajara, custodio y ministro provincial de la santa provincia de Santiago de Xalisco; y nieto de María Teresa López Portillo y Galindo de Guevara, y de Gaspar de Solís y Ochoa; este último fue dueño de las haciendas San Isidro y Trigomil en la jurisdicción de Tepic.

[10] De estos tres nombres, en documentos oficiales sólo usó los dos primeros (Juan José), mientras que a lo largo de la vida cotidiana simplemente se firmaba con el primero (Juan).

fueron alumnos de dicho establecimiento.[11] Todos ellos, además de demostrar sus aptitudes académicas, habían gozado del patrocinio del licenciado Francisco López Portillo y Camberos,[12] oidor de la Audiencia de Guadalajara desde 1747.

Para el otoño de 1754, antes de cumplir los 15 años, viajó a la ciudad de México para continuar sus estudios en el Real Colegio de San Ildefonso, lugar donde ese mismo año, su hermano, el ya referido Antonio Lorenzo López Portillo y Galindo,[13] con 23 años y meses, había sorprendido a los miembros del claustro universitario, de la Real Audiencia y del Cabildo eclesiástico, al presentar tres lucidos actos públicos celebrados en las mañanas y en las tardes de los días 26 de mayo, 6 y 11 de junio, a los que asistieron el virrey marqués de las Amarillas y el arzobispo Rubio y Salinas, ampliamente presentados por el entonces rector de la Real y Pontificia Universidad de México, Juan José de Eguiara y Eguren en sus *Prólogos a la Bibliotheca Mexicana* (México, 1755), donde afirmó:

> sirva de colofón a todo lo dicho don Antonio Lorenzo López Portillo, joven como pocos ilustre y merecedor, con sólo sus veintitrés años, no de dos, sino tres y cuatro borlas doctorales, según es de insigne su erudición en ambas filosofías y derechos, de que pidió

[11] Únicos hijos del licenciado Francisco López Portillo y Camberos (1713–1766) y de su esposa María Micaela de Zavala y Uría. Aun cuando aquéllos habían nacido en Guatemala, viajaron en 1746 a Guadalajara al haber sido designado su padre oidor de la Real Audiencia de dicha ciudad. Ya instalados en la capital neogallega, continuaron sus estudios en el citado Colegio de San Juan Bautista. Silvestre se graduó el 23 de marzo de 1753 y pasó entonces a la ciudad de México, continuándolos en el Colegio Mayor de Santa María de Todos los Santos, donde se graduó de abogado en 1759. Atanasio se recibió como catedrático de Filosofía a los diez años, en 1750; continuó sus estudios en el seminario de San Francisco Xavier de Tepotzotlán, donde recibió la ordenación sacerdotal en la Compañía de Jesús, de manos del arzobispo Rubio y Salinas en la ciudad de México, el 3 de noviembre de 1763.

[12] Nacido en la hacienda de San Miguel de Mora, perteneciente a la jurisdicción parroquial del actual Xalisco (Nayarit); pasó con su tío, el obispo de Comayagua (Dr. Fr. Antonio de Guadalupe López Portillo y Carrera del Valle), a dicha ciudad hondureña, lugar donde comenzó sus estudios, para continuarlos en el Colegio de San Francisco de Borja de Guatemala y concluirlos en la Real y Pontificia Universidad de San Carlos, donde se recibió en Cánones (Leyes Eclesiásticas), el 20 de abril de 1735. En Guatemala fue alcalde ordinario, regidor perpetuo y tesorero; más tarde fue promovido como oidor de la Real Audiencia de Guadalajara (1747–1764) y después pasó con el mismo puesto a la de México (1764–1766); recibió poco antes de su repentina muerte, el nombramiento de visitador del Perú (cargo que no llegó a desempeñar).

[13] La biografía más actualizada del doctor y maestro Antonio Lorenzo López Portillo y Galindo y de Berrotarán (1730–1780) ha sido escrita por la doctora Dorothy Tanck de Estrada, "El Rector Desterrado. El surgimiento y la caída de Antonio López Portillo, 1730-1780", Enrique González y González, Leticia Pérez Puente (comp.). *Permanencia y cambio: universidades hispánicas 1551-2001*. México: UNAM, 2006, vol. I, pp. 181-196.

> público testimonio, digno de la mayor admiración y que a muchos parecerá increíble, el año pasado en nuestra Universidad.[14]

En 1755, mientras en la ciudad de México salía a luz la *Bibliotheca Mexicana* de Eguiara, en Madrid se recibían noticias de Manila con relación a la muerte del arzobispo Pedro de la Santísima Trinidad Martínez de Arizala, acaecida el 28 de mayo. Entonces el Consejo de Indias procedió a realizar una consulta para proponer un sucesor para la sede vacante; para el 15 de septiembre del siguiente año de 1756, ya estaba lista la propuesta: el potosino Juan Manuel Antonio Rojo del Río Lafuente y Vieyra, hasta entonces canónigo de la metropolitana de México.

Mientras tanto, el doctor Antonio Lorenzo López Portillo cumplió por mucho las expectativas de sus maestros, especialmente de Eguiara, ya que llegó a ser considerado como un sabio novohispano que brilló, incluso, en la península, versión que su biógrafo, el erudito jesuita Juan Luis Maneiro, confirmó a lo largo de las 54 páginas de su obra *De vita Antonii Lopezii Portilli, Mexici primum, inde Valentiae canonici* (Bolonia, 1791).[15] Antonio Lorenzo fue canónigo de las catedrales de México y Valencia, rector de la Real y Pontificia Universidad de México, miembro de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País y de la Real Academia de las Tres Nobles Artes de San Carlos de Valencia, siendo quien pronunció el discurso inaugural de esta institución en 1775. De la vida y obra de este ilustre tapatío se han ocupado diversos autores a lo largo del tiempo, entre los contemporáneos figuran David A. Brading[16] y Dorothy Tanck de Estrada.[17] Su biografía también ha sido ligada al sentimiento novohispano en relación con la expulsión de los jesuitas, las reformas borbónicas y la política absolutista del último lustro del siglo de las luces.

¿Cuál fue la vinculación entre Rojo del Río y Juan López Portillo? La amistad entre el futuro arzobispo manilense y el joven doctor Antonio Lorenzo López Portillo, ya que este último fue nombrado racionero de la misma catedral metropolitana (sucediendo en el escalafón el mismo Rojo del Río en el puesto que alguna vez desempeñara).[18] Antonio Lorenzo recomendó a su

[14] Juan José de Eguiara y Eguren. *Prólogos a la Biblioteca Mexicana*. México: FCE, 1984, p. 178.

[15] Juan Luis Maneiro. *De vita Antonii Lopezii Portilli, Mexici primum, inde Valentiae canonici*, *Ex-Typographia Vulpe*. Bolonia, 1791 (original en colección particular). Versión en español con el título "Antonio López Portillo", en Maneiro, *op. cit.*, pp. 593-612 (véase nota 8).

[16] David A. Brading. *Orbe indiano: de la monarquía católica a la República criolla, 1492-1867*. México: FCE, 1993, p. 536.

[17] Tanck de Estrada véase nota 13.

[18] Archivo General de Indias (AGI), *Filipinas,* 327, núm.6.

hermano menor, el entonces estudiante Juan, para pasar a Manila al servicio del doctor Rojo del Río, sugerencia que fue desde luego aceptada. El nuevo arzobispo manilense fue entronizado en su catedral, el 22 de julio de 1759.

Manila: la guerra y la paz

Entre las obras publicadas con relación a nuestro biografiado y su estancia en las Filipinas, figuran: *Tadhana: the history of the Filipino people* de Ferdinand Edralin Marcos;[19] *Asian research trends* de Yunesuko Higashi Ajia Bunka Kenkyū Sentā;[20] *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785,* de Carmen Yuste López;[21] *La intendencia en Filipinas* de María Fernanda García de los Arcos;[22] *La Sociedad Económica de Amigos del País de Manila en el siglo XVIII* de María Luisa Rodríguez Baena;[23] y el *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*.[24]

Ya establecido en Manila a partir del verano de 1759, el joven Juan López Portillo continuó sus estudios en la Real y Pontificia Universidad de Santo Tomás patrocinado por arzobispo Rojo del Río, quien además se desempeñó como gobernador y capitán general de las Filipinas entre 1761 y 1762. En este último año obtuvo los doctorados en Cánones y Leyes, así como la maestría en Artes (Filosofía).[25] Su carrera profesional se vio interrumpida en esta misma fecha por la Guerra de Siete Años (1756–1763), que entonces extendió su escenario de acción hasta las Filipinas, ya que la armada británica sitió Manila desde el 24 de septiembre hasta su rendición el 10 de octubre. Este hecho posicionó al neogallego Juan López Portillo como uno de los actores del primer acontecimiento bélico en la historia occidental que amplió sus áreas de acción más allá del tradicional marco europeo, ya que además de Filipinas alcanzó en América los territorios de los actuales Canadá, Cuba, Brasil y Argentina; en Asia se extendió a la India; y en África, el conflicto se desarrolló en zonas de los actuales Gambia y Senegal.

El sitio y la toma de Manila sorprendieron a toda la población:

[19] Marcos Ferdinand Edralin. *Tadhana: the history of the Filipino people*. Volumen 2, Manila, 1970, p. 142.
[20] Yunesuko Higashi Ajia Bunka Kenkyū Sentā. *Asian research trends*. Volumen 7, Centre for East Asian Cultural Studies, Tokio, 1997, p. 21.
[21] Carmen Yuste López. *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*. INAH, México, 1984, p. 85.
[22] María Fernanda García de los Arcos, *La intendencia en Filipinas*. Universidad de Granada, 1983, p. 102.
[23] María Luisa Rodríguez Baena. *La Sociedad Económica de Amigos del País de Manila en el siglo XVIII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Universidad de Sevilla, 1966, p. 198.
[24] *Boletín de la Real Sociedad Geográfica.* Volumen 46, Madrid: Real Sociedad Geográfica, 1904.
[25] Archivo General de la Nación (AGN). *Ayuntamientos,* vol. 111, ff. 465-469.

> [los vigías] vieron a través de la niebla una larga formación de veleros que pensaron eran los juncos con que los chinos del continente venían a comerciar como lo hacían anualmente. Pero en realidad era una flota hecha exprofeso en Madrás años antes con el objetivo de conquistar las Filipinas para el Imperio Británico, que había crecido [durante la Guerra de Siete Años] quitando la India y el Canadá a los franceses. Las fuerzas británicas constaban de cinco mil hombres tanto británicos como hindúes bajo las órdenes del brigadier Draper; la posición de los españoles en Manila solo tenía quinientos cincuenta soldados del Regimiento del Rey, formado en su mayoría por reclutas de México y una pequeña compañía de artilleros filipinos.[26]

La táctica planeada con anticipación por el brigadier William Drapper, una fuerza entrenada para ello y estacionada en Madrás (India), la eficacia de los cañones de largo alcance de la armada británica que bombardearon la plaza de manera inmisericorde y la amenaza de continuar hasta convertirla en cenizas, fueron circunstancias suficientes que motivaron al gobernador, capitán general y arzobispo Rojo del Río, a firmar la rendición. Manila fue saqueada por más de dos días de manera iracunda, según testimonio de los mismos saqueadores, con la consiguiente pérdida tanto de vidas humanas como de innumerables edificios y objetos de incalculable valor histórico, artístico, bibliográfico y documental; hechos por los que España reclamó a Gran Bretaña en las posteriores negociaciones de paz, y aun cuando en Londres se hicieron averiguaciones para castigar los excesos de Drapper y su tropa, el daño fue irreversible. Finalmente, el arzobispo Rojo del Río y las demás autoridades eclesiásticas, civiles y militares que no escaparon, fueron puestos en prisión. El gobierno pasó entonces al control británico, siendo Dawsonne Drake quien encabezó aquella administración desde el 2 de noviembre del mismo año.

Esto motivó al recién graduado a retirarse a la provincia de Pampanga (Luzón Occidental) y alistarse el 27 de septiembre de 1762 como voluntario "con sus criados, propias armas y caballos"[27] en la brigada del príncipe, primer cuerpo de ejército organizado en Guagua (Pampanga) por el oidor Simón de Anda y Salazar, integrado por algunos oficiales del regimiento fijo de Manila que habían logrado escapar, así como por civiles que libremente se unieron a la convocatoria del mismo oidor, quien se convirtió en jefe de la resistencia. Juan López Portillo sirvió un año, cuatro meses y 24 días, participando en diversas acciones que impidieron a los británicos avanzar tierra

[26] William Lytle Schurz. *The Manila Galleon*. Nueva York: E. P. Dutton, 1959, p. 348.
[27] AGN. *Ayuntamientos,* vol. 111, ff. 465-469.

adentro, quienes finalmente se concentraron en defender la plaza conquistada hasta marzo de 1764, cuando el conflicto bélico llegó a su fin.[28]

Entretanto, el exgobernador y comandante militar y aún arzobispo Rojo del Río falleció en Manila el 30 de enero de 1764, cuando aún estaba la capital filipina en poder de los británicos. Sin embargo, el gobernador Drake organizó solemnes funerales de acuerdo con su rango y su investidura, y permitió la celebración de sus respectivas exequias y honras fúnebres. Restablecido el gobierno español en la isla, el cargo de gobernador y capitán general recayó en el antes mencionado Simón de Anda y Salazar, quien declaró "traidor" a Rojo del Río y solicitó a la Corona el embargo de los cuantiosos bienes que poseía en la Nueva España.[29] Así las cosas, Juan López Portillo no sólo perdió a su protector, sino que tuvo que "nadar contra corriente" por la nueva política encabezada por Anda y Salazar. Lo anterior no impidió que, gracias a sus dotes personales y a su participación como voluntario contra la invasión británica, lograra sortear los tiempos difíciles.

Un mes antes del retiro de los británicos de Manila, la Audiencia gobernadora residente entonces en Bacalor (Pampanga), lo nombró abogado de presos y pobres de aquella ciudad y de la cárcel pública de Tondo en febrero de 1764;[30] además de estos cargos, fue defensor general de indios. Desde entonces y hasta el 7 de marzo del siguiente 1765[31] desempeñó aquellos cargos junto con los de juez de intestados, numerados y contadores de reales tributos; en dicho periodo tomó juicio de residencia a varios alcaldes mayores.[32]

A partir de 1765 fue ascendido a capitán de la compañía veterana del puerto de Cápiz y se le otorgó el mando político y militar de la provincia de Panay, siendo asimismo castellano[33] gobernador de la real fortaleza de aquel puerto. Ese mismo año, con objeto de reponer un documento extraviado durante el saqueo británico de Manila, Juan López Portillo solicitó la mediación de su primo, el ya mencionado licenciado Silvestre López Portillo y de Zavala, para tramitar una reposición; finalmente, el teniente de escribano ma-

[28] *Idem.*

[29] Mercedes Meade de Angulo. *Doctor don Juan Manuel Rojo del Río Lafuente y Vieyra, Arzobispo, Gobernador y Capitán General de Manila, protector de Juan López Portillo.* Segundas Jornadas Internacionales sobre la Presencia Novohispana en el Pacífico Insular. México: Universidad Iberoamericana, 1992, pp. 157-160.

[30] Antigua provincia contigua a Manila y hoy uno de sus 16 barrios.

[31] AGN. *Ayuntamientos,* vol. 111, ff. 465-469.

[32] AGN. *Montepíos,* exp. 30.

[33] *Castellano*: Alcaide o gobernador de un castillo. Diccionario de la lengua española. Real Academia Española de la Lengua. Entrada "castellano", acepción octava (http://lema.rae.es/drae/?val=castellano)

yor de cámara de la Real Audiencia de Guadalajara, Tadeo de Leyva Carrillo, elaboró un documento notariado que fue revisado y aprobado a su vez por otros tres escribanos reales: Miguel Rodríguez Villagra, Nicolás López Padilla y Antonio de Berroa, además fue autorizado por el presidente de la Real Audiencia, gobernador y capitán general de Nueva Galicia, José de Bazarte. Dicho documento se concluyó en 12 de febrero de 1765 y lleva por título: "Instrumentos Auténticos de la Legitimidad, Calidad, y Nobleza del Dr. Dn. Juan Lopez Portillo, vezino de Manila. La de sus Padres, Avuelos, y Acendientes con el blasón de Armas de su Linage y Familia". Este legajo empastado en terciopelo rojo, contiene la copia certificada de la partida de bautizo del mismo solicitante, así como una recopilación de las diferentes ejecutorias, informaciones y certificaciones familiares, una pintura sobre pergamino donde se representa el escudo de armas de la familia López Portillo y, finalmente, cinco árboles genealógicos de las familias López Portillo, De Liñán, De la Cueva, De Berrotarán y Vázquez de Puga.[34] Este documento fue solicitado para poder acceder a algún puesto público ya que, de acuerdo con las regulaciones del antiguo régimen, era necesario tener a mano dichas informaciones (una especie de *currículum vitae* familiar). Hoy día, este documento es un mudo testigo que, dada su importancia con relación al desempeño de cargos públicos de su poseedor, cruzó el Pacífico de ida desde Guadalajara hasta Manila y de regreso, quizás acompañó a su dueño en los momentos que necesitaba presentar sus "credenciales familiares", como en el caso de las relaciones de méritos y servicios que, impresas, se "cotejaron con auténticos documentos". En fin, da testimonio de la información allí escrita, a la vez que es una pieza única que ha cruzado la dimensión del tiempo/espacio, hasta llegar a nuestros días casi intacto.

Nueve años antes del nombramiento de López Portillo como gobernador de Panay, en 1756, los piratas moros, jolóes y mindanaos se habían apoderado del puerto de Cápiz, cabecera de la provincia citada; su asedio constante a dicha jurisdicción –alentado más tarde por los británicos– había ocasiona-

[34] Documento en propiedad actualmente del arquitecto Armando López Portillo y García Rojas (cuarto nieto del mismo doctor Juan López Portillo y Galindo). Hacia 1890, su entonces propietario Jesús López Portillo y Enríquez Topete, por intermediación de su hermano Vicente (constructor de la línea del tranvía de Guadalajara a Zapopan), prestó dicho documento a Margarita Weber de López Portillo (esposa del distinguido literato José López Portillo y Rojas), que copió de manera manuscrita todo el documento en un volumen tamaño folio y que mandó empastar en piel color negro, que más tarde heredó su nieta Margarita López Portillo y Pacheco (1914-2006), y que actualmente es propiedad de su hija Pilar Galindo y López Portillo de Cordero.

do que las defensas provinciales se hallaran en malas condiciones, incluso el fuerte Nuestra Señora del Rosario, sito a la entrada del río principal de Cápiz.

Como gobernador de Panay, López Portillo dedicó todos sus esfuerzos en proteger a toda la provincia de aquellos continuos ataques: amuralló Cápiz "con estacada, y seis baluartes, de su propio caudal, poniendo sus cañones, surtiendo de pólvora, y balas";[35] y quedó tan bien protegida que "habiendo en 1769 saltado a tierra de improviso una banda de aquellos atrevidos corsarios, hasta aproximarse a tiro de pistola del puerto, se estrellaron sus acometidas ante los muros del bien acondicionado puerto".[36] El gobernador también logró atajar otras irrupciones en el resto de la provincia, "mandando de continuo expedicionar a sus subordinados, ora por tierra, ya por mar, en barcos propios suyos, pues el rey no los tenía allí acomodados para tales empresas".[37] La frecuencia con que aquellos piratas atacaban Panay queda de manifiesto en el siguiente dato: el gobernador López Portillo en cinco años (1765–1770) dirigió 13 acciones militares en defensa de su provincia.[38]

Además, en 1765 socorrió a los almacenes de Manila al disponer que se cargaran cuatro embarcaciones con cuatro mil fanegas de arroz, ayuda que desde Cápiz llegó justo a tiempo cuando los empleados del real servicio ya no contaban con existencias para surtir la demanda de aquel producto.

En 1769 se fundó el Real Tribunal del Consulado del Comercio de Manila, al que se integró Juan López Portillo y Galindo como vocal. En 1770, terminado su periodo de gobierno y previa aprobación del acostumbrado juicio de residencia, partió de regreso a Manila; mas al llegar a Iloílo (Bisayas Occidentales) supo que el presidio de Zamboanga (Mindanao, Sur de Filipinas) se hallaba sitiado por las fuerzas del rey de Joló y expuesto a rendirse por la escasez de víveres; entonces,

> le surtió con dos mil y trescientas fanegas de arroz, porción de carne, y pescado, en barco propio, y de su cuenta, y riesgo, no habiendo en almacenes reales más socorro para la tropa, que para poco tiempo, no habiendo en seis meses entrada de otro.[39]

Esta hazaña se realizó con el riesgo de que su embarcación fuera atacada por los sitiadores; sin embargo, la fortuna le sonrío y logró burlarlos, logran-

[35] AGN. *Ayuntamientos,* vol. 111, ff. 465-469.
[36] Santoscoy, *op. cit.,* p. 130.
[37] *Idem.*
[38] AGN. *Montepíos*, exp. 30.
[39] AGN. *Ayuntamientos,* vol. 111, ff. 465-469.

do su cometido. Por lo anterior, su viaje de regreso a Manila demoró diez meses.[40]

Vuelto a Manila en 1771, fue electo secretario de la Real Junta de la Casa de Misericordia y, al año siguiente, se le designó como su tesorero, puesto en el que administró más de un millón de pesos fuertes;[41] encargábase, además, del Juzgado de Temporalidades (tribunal responsable de los asuntos relacionados con la extinta Compañía de Jesús, de acuerdo con la Real Pragmática Sanción dada por Carlos III en El Pardo, el 2 de abril de 1767), en el que atendió todos los asuntos catalogados de mayor gravedad.[42]

El 31 de diciembre de 1774 se aprobó en Madrid la publicación de un texto en Manila que llevó por título: *Relación de los méritos, y servicios de D. Juan Joseph Lopez Portillo, vecino, y de la Universidad de Vocales del Consulado de la Ciudad de Manila, capital de las Islas Filipinas*.[43] El 20 de octubre de 1775 fue nombrado gobernador de la provincia de Cagayan, siendo, asimismo, castellano de la real fortaleza de su capital Nueva Segovia (actual ciudad de Lal-lo).[44] Durante los cinco años que duró su gestión, logró que 18 pueblos de la nación de los Gaddanes[45] pagaran tributo y aceptaran el gobierno de la Corona española, lo que se logró por primera vez en cien años.[46]

El 26 de febrero de 1780 fue nombrado gobernador extramuros de Manila y su provincia de Tondo, siendo el comandante de sus regimientos provinciales,[47] así como castellano del fuerte San Gabriel "que defiende el puente que media entre la plaza de Manila y sus barrios".[48] Ante los rumores de una posible invasión británica debido al nuevo conflicto bélico entre España y Gran Bretaña (motivado por la guerra de Independencia de las 13 colonias angloamericanas que darán origen a los Estados Unidos de América), dedicó cuatro meses a preparar la defensa de la jurisdicción a su mando: organizó y entrenó a los mestizos de Tondo y a los chinos del Parián para que pudieran manejar dos baterías, fortificó las playas con empalizadas y baluartes.[49] El 16

[40] *Idem.*
[41] *Idem.*
[42] *Idem.*
[43] Trinidad Hermenegildo Pardo de Tavera. *Biblioteca Filipina.* Washington: Library of Congress, U.S. Government Printing Office, 1903, p. 341.
[44] AGN. *Ayuntamientos,* vol. 111, ff. 465-469.
[45] AGN. *Montepíos*, exp. 30.
[46] AGN. *Ayuntamientos,* vol. 111, ff. 465-469.
[47] *Idem.*
[48] AGN. *Ayuntamientos,* vol. 111, ff. 465-469.
[49] *Idem.*

de marzo del mismo año se le otorgó el grado de capitán de la tercera compañía del segundo batallón del regimiento provincial de Manila y se le nombró subinspector de sus tropas (por enfermedad del inspector encargado).[50] Estuvo a cargo de ese gobierno hasta abril de 1782 cuando llegó la noticia de haberse firmado la paz con el Reino Unido.

Desde septiembre de 1781 había recibido el nombramiento de regidor perpetuo de Manila, por renuncia que hizo del cargo el antiguo regidor y su compañero en el Real Tribunal del Consulado de Comercio, José Blanco Bermúdez, quien pidió al rey "que haga merced del referido oficio a don Juan Josef López Portillo, que es persona hábil y suficiente para sostenerlo y exercerlo, por concurrir en él las partidas de idoneidad y suficiencia que para ello sean necesarias y se requieran".[51] Este cargo le fue confirmado por una real cédula expedida en San Lorenzo de El Escorial, el 2 de octubre de 1784.[52]

A partir de 1782 también se desempeñó como censor de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País y superintendente de la Real Fábrica de Moneda.[53] En 1783 fue electo alcalde ordinario de primer voto de Manila.[54]

A partir de 1786, el regidor López Portillo decidió regresar a la Nueva Galicia por ruegos de su madre, quien se hallaba enferma y se había quedado sin familia:

> Don Juan López Portillo, regidor de esta noble ciudad, natural de la Nueva España, que desde niño vino a estas Islas, con una dilatada familia de mujer y catorce hijos, ya tiene dispuesto su viaje en paquebot que va a San Blas, para retornar al país con toda su casa, dejando en estas Islas dos hijos casados y una que ha profesado en religión, una finca muy hermosa en que vivía y su regimiento.[55]

Por lo anterior, se le formuló el tradicional juicio de residencia y quedó solvente en sus cuentas mediante un certificado del contador mayor, Manuel Antonio de Soto, emitido en Manila en 16 de agosto de 1786.[56]

[50] AGN. *Ayuntamientos,* vol. 111, ff. 465-469.
[51] AGI. *Filipinas,* 337, leg. 20, ff. 313v-314v.
[52] Archivo General de Simancas (AGS), D.G.T., Inv. 24, leg. 68, ff. 141-142.
[53] AGN. *Montepíos,* exp. 30.
[54] AGN. *Ayuntamientos,* vol. 111, ff. 465-469.
[55] Vera Valdés Lakowsky. *De las Minas al Mar: Historia de la Plata Mexicana en Asia, 1565-1834*. México: FCE. 1987, p. 174.
[56] AGN. *Ayuntamientos,* Vol. 111, ff. 465-469.

Familia: dos matrimonios y un ilustre suegro

Juan López Portillo casó en dos ocasiones con dos hermanas: primero lo hizo con María Rita (Manila, *circa* 1765)[57] y a su fallecimiento contrajo segundas nupcias (Manila, 1782)[58] con su hermana María Rosa; ambas fueron hijas de Domingo Ignacio de Lanz y Aranaz y de Rosa Díaz de Vargas.

De acuerdo con su *Relación de Méritos y Servicios*,[59] Domingo Ignacio de Lanz y Aranaz se había graduado como doctor en Cánones en el Colegio de la Compañía de Jesús de Manila (1742); fue catedrático de Prima de Instituta en la Real y Pontificia Universidad de Santo Tomás desde 1743, fiscal y abogado de Matrícula de aquella Real Audiencia desde 1746 y regidor de Manila (nombramiento del 24 de diciembre de 1757),[60] cargo del que tomó posesión mediante solemne juramento el 31 de enero de 1758[61] y confirmado por real cédula emitida en el Palacio del Buen Retiro el 26 de septiembre de 1759.[62] Como miembro del cabildo manilense, Lanz y Aranaz firmó la carta (28 de julio de 1759) en que se daba razón al Consejo de Indias de la muerte del gobernador y capitán general Pedro Manuel de Arandia (1699–1759).[63] Entre los más destacados asuntos legales atendidos por Lanz y Aranaz sobresalió el importante litigio de Cacilia de Yta y Salazar, que fue muy sonado en su época tanto por su complejidad como por los resultados favorables para la parte que él representaba. Se trata de una odisea legal, una historia de una rica heredera que al quedar huérfana fue depositada en un convento de monjas, pero al crecer descubrió que no tenía vocación religiosa. El amor se le presentó como una aventura en la que tuvo que escapar por las azoteas para encontrarse con su amado; finalmente pidió salir del convento y solicitó le fuera devuelta su cuantiosa herencia, lo que se le negó. Por amistades recurrió al abogado Lanz y Aranaz, quien la defendió y logró el triunfo, siendo, además, no sólo una victoria legal, sino una del amor. Por lo anterior, el bibliófilo manilense y

[57] Santoscoy, *op. cit.*, p. 131.

[58] Fecha que aparece en la carteleta del retrato al óleo de su segunda esposa (colección particular): "*Da. Rosa de Lanz y Aranaz, hija legitima de los Señores Dr. Dn. Domingo de Lanz y Aranaz, y de Da. Rosa Díaz de Bargas [sic.] Casó el año de 1782 con el Captn. Dn. Juan Lopez Portillo Reg[ido]r. Perpetuo por el Rey de la Capital de Manila*".

[59] AGI. *Indiferente,* 153, núm. 3.

[60] AGI. *Filipinas*, 284, núm. 6.

[61] *Idem.*

[62] AGI. *Filipinas*, 343, leg. 12, ff. 246v-249r.

[63] AGI. *Filipinas,* 386, núm.4.

autor de la *Biblioteca Filipina*, Trinidad Hermenegildo Pardo de Tavera, calificó a Lanz y Aranaz como "el más renombrado abogado de aquellos tiempos".[64]

De origen vascongado, la familia Lanz y Aranaz tuvo presencia en Filipinas por lo menos desde principios del siglo XVIII, pues tanto su padre, el capitán Miguel de Lanz y Aranaz, como su abuelo y homónimo, capitán Domingo de Lanz y Aranaz, tenían una compañía de comercio. Entre los hermanos de Domingo figuran el doctor Juan Antonio de Lanz y Aranaz, canónigo doctoral de la catedral de Manila (desde 1757), y su tesorero desde 1765, quien además estableció un fondo para becar a niños "chinos" pertenecientes a las clases vulnerables en los colegios de Santo Tomás y San Juan de Letrán; y el bachiller Manuel Joaquín de Lanz y Aranaz, quien fue secretario del cabildo de Manila en sede vacante entre 1757 y hasta el arribo del arzobispo Rojo del Río. Cuñado de Juan López Portillo fue el bachiller Manuel de Lanz y Aranaz, párroco de Dumaguete (hasta 1776), vicario apostólico del obispado de Cebú (1776–1786) y tesorero de la catedral de Manila desde 1789.[65]

Al integrarse Juan López Portillo a su familia política pudo ejercer sus aptitudes comerciales; por lo anterior, no es de extrañar que, cuando en sus relaciones de méritos y otras referencias menciona que tenía sus propios barcos, queda claro que éstos pertenecían al grupo comercial del que formaba parte. Sus cualidades mercantiles pronto le llevaron a destacar entre sus compañeros del gremio. Al respecto Jaime Olveda comenta:

> Ya fuera por medio de la nao o de la compañía competidora, entre los comerciantes de la región de Guadalajara y los de las Filipinas hubo conexiones muy estrechas [...] tal es el caso de Juan López Portillo, miembro de una poderosa familia de ganaderos que tenía propiedades en Tequepexpan y en Tepic, quien se fue a vivir a Manila cuando era aún muy joven. Aquí se casó, construyó una casa muy lujosa y llegó a ser miembro del ayuntamiento manileño. López Portillo cobró notoriedad por haber sido uno de los impulsores del desarrollo económico de Filipinas, y por intentar que los comerciantes de la ruta del galeón gozaran de rebajas en el pago de impuestos. Su estancia prolongada en la capital de esta isla le permitió conocer a fondo las prácticas mercantiles en Filipinas y establecer nexos con muchos empresarios del sudeste asiático.[66]

[64] Pardo de Tavera, *op. cit.*, p. 437.

[65] Este grupo familiar se ha podido establecer con base en fuentes documentales contenidas mayormente en el AGI y el AGN, así como archivos privados en la Ciudad de México; grupo familiar que aún estudio, ya que la carencia de archivos completos en Manila ha vuelto complicado encontrar los nombres de algunas de las esposas de los miembros de esta familia.

[66] Jaime Olveda. *Guadalajara Abasto, Religión y Empresarios*. Zapopan: El Colegio de Jalisco/Ayuntamiento de Guadalajara, 2000, pp. 118-119.

Juan López Portillo tuvo 18 hijos de sus dos enlaces. No obstante los cargos desempeñados fuera de Manila, su familia radicó siempre en la capital filipina; sus 14 primeros hijos nacieron en Filipinas, la mayoría en Manila (se desconocen los lugares de nacimiento de algunos de ellos), y a partir de 1788, nacieron en Guadalajara los últimos cuatro.

En su matrimonio con María Rita de Lanz y Aranaz tuvo a: Domingo Ignacio (Manila 1766), Manuel Joaquín (Manila 1767), José Máximo (Manila 1768), Justo Vicente (Manila 1770), María Rita (Manila 1771), María Ignacia (? 1772), María Gertrudis (Manila 1773), Antonio Lorenzo (Manila 1774), María Máxima (Manila 1775), María Josefa (? 1776), María Lucía (? 1777), y León Cayetano (? 1779). De su segunda esposa María Rosa de Lanz y Aranaz[67] tuvo a María Rosa (Manila 1783), Juan José (Manila 1785), Francisco (Guadalajara 1788), Ana (Guadalajara 1789), José Ignacio (Guadalajara 1790) y Luis Gonzaga (Guadalajara 1794). De ellos, tres murieron en la infancia: María Josefa, María Lucía y León Cayetano. Los dos mayores, Domingo Ignacio y Manuel Joaquín, hacia 1786 ya habían casado y no viajaron con su padre a Guadalajara; tampoco lo hizo María Ignacia, quien para esa fecha había entrado en un convento.[68]

Guadalajara: los últimos años

Al año siguiente de su arribo a la capital neogallega, en 1788, Juan López Portillo fue designado regidor perpetuo, alférez real y alcalde ordinario (1788–1792); además, fue teniente letrado (1790–1794) de dos gobernadores de la ahora intendencia de Guadalajara:[69] Antonio de Villaurrutia y Salcedo (1787–1791), y Jacobo de Ugarte y Loyola (1791–1798). El primero lo comisionó ese mismo año de 1788 para realizar tanto el reconocimiento del solar que se destinaría a la construcción del coliseo de Guadalajara, como para llegar a un arreglo entre el dueño de dicho predio y el ayuntamiento tapatío, con el fin de construir allí un teatro permanente para la ciudad, que se conoció como Teatro de la Pastorela.[70]

[67] Falleció en Guadalajara, el 21 de marzo de 1811 y fue sepultada en el cementerio del atrio de la iglesia del Convento de San Francisco. Archivo Parroquial del Sagrario Metropolitano de Guadalajara (APSMG). *Libro de Entierros*, núm. 15, f. 85v.

[68] Información elaborada de acuerdo con diversos documentos familiares como: actas de nacimiento, testamentos, cartas, escrituras de compraventa y poderes simples o notariados (colección particular).

[69] Respecto del sistema administrativo de Intendencias que la Corona aplicó en sus dominios de ultramar, véase Aurea Commons. *Las intendencias de la Nueva España*. México: UNAM, 1993.

[70] Luis M. Rivera. *Reseña histórica del teatro en Guadalajara*. Guadalajara: Casa editorial Jaime, 1933, p. 8.

Juan López Portillo se reintegró a la milicia en 1790 como capitán del batallón provincial de Guadalajara; en 1798 participó en la reorganización del ejército virreinal, "habiendo hecho la donación del paño necesario para vestir a la tropa".[71] Permaneció en activo hasta el año de 1800, año en que solicitó su retiro con grado de teniente coronel, pero no le fue concedido a pesar de todos los servicios prestados al ejército durante sus años en Filipinas, porque ya para entonces la política de la Corona favorecía a los peninsulares en perjuicio de los nacidos en tierras del nuevo mundo.[72]

En 1789, como alférez real de Guadalajara fue comisionado para la celebración de las fiestas de proclamación del rey Carlos IV en dicha ciudad,[73] para lo que acuñó las respectivas medallas en dos series, unas pagadas con fondos del ayuntamiento, que llevan en el anverso la efigie del monarca y en el reverso el escudo de armas de la propia Guadalajara; y la segunda, financiada con su propio peculio, que lleva, igualmente en el anverso, la efigie del monarca, mientras que en el reverso se ven sus armas particulares (una combinación de las armas familiares de López Portillo; Galindo; De Liñán y Mejía; y De la Cueva). Ambas series fueron marcadas con una letra G, adornada en su parte superior de una corona (símbolo de Guadalajara) y, además, la marca FORCADA, que corresponde al apellido del ensayador Antonio Forcada y de la Plaza. Dos piezas de esta medalla están en la del Museo Arqueológico Nacional de Madrid;[74] y otro ejemplar en la colección del Museo Nacional de Historia de la Ciudad de México.[75] Asimismo, en la obra *Medals of Mexico* del numismático estadounidnse Frank W. Grove se hallan catalogadas cinco piezas de ella.[76] También hay otra medalla catalogada tanto por Colin R. Bruce II en su volumen *Standard Catalog of Mexican Coins, Paper Money, Stocks, Bonds and Medals*;[77] como por José Toribio Medina en su obra *Medallas de proclamaciones y juras de los reyes de España en América*.[78]

[71] AGS. G.M. (Hojas de Servicio), leg. 7274, C. 12-12.

[72] AGI. S.G., 7040, exp. 3.

[73] AGN. *Ayuntamientos,* vol. 111, ff. 465-469.

[74] Las Medallas Proclamas en la colección del Museo Arqueológico Nacional de Madrid están catalogadas con los números: 1992/81-730 y 1992/81-731.

[75] *Guía de la exhibición de monedas y medallas*. México: Museo Nacional de Historia, 1950, p. 69.

[76] Frank W. Grove. *Medals of Mexico*. Medals of the Spanish Kings. Ontario, California: F.W. Grove, 1976, 2ª edición, vol. I, pp. 68-71.

[77] Bruce II Colin R. *Standard Catalog of Mexican Coins, Paper Money, Stocks, Bonds and Medals*. Wisconsin: Kruse Publications-Ilowa, 1981, p. 184.

[78] José Toribio Medina. *Medallas de proclamaciones y juras de los reyes de España en América*. 2ª ed. Boston: Quarterman, 1973, pp. 128, 130 y 323.

Con relación a los festejos de proclamación del rey Carlos IV en la capital neogallega celebrados por el regidor López Portillo, Francisco de Soto y Mata, funcionario de la Secretaría del Real Consejo de Indias, nos menciona que

> Desempeñó todo lo peculiar a su empleo de alférez real, tan cabalmente, que mereció los justos parabienes a que debidamente se hizo acreedor, no solo de los tribunales, sino del pueblo, por no haberse visto semejante suntuosidad, ornato, y lucimiento, costeando a sus expensas colmadas fuentes de plata, y algunas de oro para arrojar, y dar particularmente, conforme las circunstancias. Últimamente mandó se adornara su casa para los tres días de iluminación con especiales colgaduras, y cristales, dando un golpe de vista de los más gratos, y expendió de su caudal, así en esto, como en libreas, carroza para el paseo, y toros que se corrieron con tan justa festividad.[79]

El neoleonés Carlos Pérez Maldonado refiere respecto de aquella celebración en Guadalajara lo siguiente:

> La proclamación la verificó el Alférez Real por esta ciudad, a cuya continuación se arrojaron al numeroso pueblo que daba el viva al Rey, tres grandes fuentes de medallas de más de onza de plata, quintada, de doce dineros, todos con el busto del soberano, costeadas las de una fuente por la ciudad, y las otras por el Alférez Real don Juan López Portillo.[80]

Entre 1791 y 1795, Juan López Portillo organizó al gremio de los comerciantes de Guadalajara y presidió diversas juntas en las que solicitaron a la Corona la erección del Consulado y de la Universidad.[81] Esta solicitud llegó a buen término, ya que en 1795 el mismo Juan López Portillo presidió la fundación del Real Tribunal del Consulado del Comercio en dicha ciudad, institución de la que, por real cédula, fue su primer prior.[82] Así, con dicho puesto emitió varios comunicados al virrey marqués de Branciforte: en 1795 le cuestionó acerca de los derechos de avería de las mercancías que se comerciaban entre el puerto de San Blas y las Californias, para lo que incluyó copia certificada de las reales órdenes que concedían libertad de comercio entre ambos puertos;[83] y en 1798 daba razón de haber recibido seis ejemplares del

[79] AGN. *Ayuntamientos,* vol. 111, ff. 465-469.
[80] Carlos Pérez Maldonado. *Medallas de México.* Impresora Monterrey, 1945, pp. 95-98.
[81] AGN. *Real Audiencia,* Consulado, vol. 232, exp. 2.
[82] José Ramírez Flores. *El Real Consulado de Guadalajara, notas históricas*. Guadalajara: Banco Refaccionario de Jalisco, 1952, pp. 107-108.
[83] AGN. *Real Hacienda,* vol. 61, exp. 5.

bando sobre libertad de derechos a los frutos y efectos tanto de Nueva España como de Europa que se comercializaban en los puertos del virreinato.[84]

En 1792 presidió una sesión solemne en el ayuntamiento de Guadalajara con motivo de la erección de la Real y Literaria Universidad;[85] dos años después, en 1794, fue nombrado juez del Tribunal de Alzadas de Minería;[86] y el 19 de julio de 1798 fue recomendado para formar parte del Tribunal de Cuentas de Guadalajara.[87] En Madrid, el 14 de Abril de 1792 fue aprobada la publicación actualizada de su relación de méritos y servicios, en la que se describen los hechos más importantes de su vida hasta ese momento.[88]

El 17 de abril de 1799, de acuerdo con la nueva división política de Nueva España según el modelo de intendencias, Juan López Portillo fue nombrado subdelegado del partido de Sayula de la intendencia de Guadalajara,[89] puesto que desempeñó hasta 1806, cuando fue promovido, primero como tesorero interino de la Real Caja y Hacienda de Guadalajara,[90] al tiempo que su hijo José Máximo López Portillo y de Lanz y Aranaz quedaba como subdelegado interino en dicho partido;[91] a partir de 1810, se desempeñó ya como tesorero titular de la mencionada Real Caja.[92]

Los albores de la independencia

Gracias al historiador jalisciense José Ramírez Flores se conoce la participación de Juan López Portillo y sus hijos en los primeros momentos del movimiento independiente. Aquellos jóvenes nacidos en Manila, no obstante su origen, pelearon por la independencia en la batalla de Puente de Calderón. Luego de la consabida derrota insurgente, fueron hechos prisioneros y sentenciados a muerte, pena que les fue conmutada por el destierro de Nueva Galicia, pasando a San Luis Potosí y resguardados por su primo el mayorazgo

[84] AGN. *Correspondencia de Diversas Autoridades,* exp. 46.
[85] Luis M. Rivera. *Documentos Fundatorios de la Universidad de Guadalajara.* Guadalajara: Unidad Editorial del Gobierno del Estado de Jalisco, 1989, pp. 18-21, 23-27, 32-37 y 45-48.
[86] AGN. *Minería,* vol. 128, exp. 4.
[87] AGN. *Reales Cédulas*, vol. 170, exp. 156.
[88] Una copia en AGN, *Ayuntamientos,* vol. 111, ff. 465-469.
[89] AGN. *Reales Cédulas*, vol. 172, exp. 253.
[90] AGN. *Real Hacienda,* vol. 6, exp. 4; vol. 138, exp. 3; vol. 147, exp. 5; vol. 152, exp. 15.
[91] AGN. *Subdelegados,* vol. 55, exp. 8.
[92] AGI. S.G., 7040, exp. 3.

de Luna[93] (amigo personal de Calleja); asimismo, los bienes de aquellos jóvenes insurgentes les fueron embargados.[94]

Según Ramírez Flores, el entonces tesorero López Portillo se entrevistó a finales de 1810 con Hidalgo y le propuso trasladar a los prisioneros peninsulares a Zacoalco u otros pueblos, "dándoselos a los indios para su resguardo y seguridad".[95] Rubén Villaseñor Bordes también cita esta propuesta cuando se refiere al insurgente Andrés Corsino de Vallarta: "El modo de pensar de don Andrés se explica, recordando el proyecto de López Portillo de congregar españoles en sitios especiales, con el buen fin de protegerlos; imposibilitándolos también de tomar decisiones y actuar favoreciendo a los realistas."[96] Siguiendo a Ramírez Flores: "López Portillo tenía dos hijos, uno eclesiástico y otro militar. A Nicolás, antes de salir Hidalgo para Puente de Calderón, le dio la comisión con el grado de brigadier de insurreccionar el territorio de Chihuahua."[97]

El ministro Juan López Portillo y Galindo falleció en Guadalajara el 15 de junio de 1811 y fue sepultado en el cementerio del atrio de la iglesia del convento de San Francisco.[98]

La historia de cómo llegó Hidalgo a Guadalajara ya es conocida por todos, al igual que otros temas ya abordados por distinguidos historiadores como la manera en que muchos peninsulares abandonaron la ciudad temerosos de perder su vida, el vacío que dejaron en los cabildos eclesiástico y civil, y las atrocidades cometidas por algunos de los insurgentes durante su breve estancia en la capital neogallega.[99]

[93] Respecto del "Mayorazgo de Luna", véase la obra de Guillermo S. Fernández de Recas. *Mayorazgos de la Nueva España*. México: Biblioteca Nacional de México/Instituto Bibliográfico Mexicano, 1965, pp. 423-428.

[94] Según documentos provenientes del archivo particular del distinguido historiador potosino, Pbro. Rafael Montejano y Aguiñaga, cuyas copias me fueron proporcionadas en 1998.

[95] José Ramírez Flores. *El Gobierno Insurgente en Guadalajara 1810-1811*. Guadalajara: UNED, 1980, p. 71.

[96] Rubén Villaseñor Bordes, "Renglones sobre la independencia en la Nueva Galicia", *Revista de Estudios Históricos*. Guadalajara: Diciembre 1986, III época, número 38, p. 216.

[97] Ramírez Flores, *op. cit*. Respecto de Nicolás López Portillo, no fue hijo, sino primo hermano de nuestro personaje de estudio, ya que sus padres fueron José López Portillo y Galindo y Liñán de la Cueva y María Antonia Rodríguez Naranjo. Fue subdelegado de Bolaños y arrendatario del real estanco del vino mezcal en dicha jurisdicción. En efecto, también se adhirió a la insurgencia; tiempo después, en 1811 su viuda María Antonia Partida pidió que se levantara el embargo a los bienes de su difunto marido. A falta de documentos, suponemos que falleció en la batalla de Puente de Calderón.

[98] APSMG. *Libro de Entierros*, núm. 15, f. 161v.

[99] Puede verse, por ejemplo, Jaime Olveda. *De la insurrección a la independencia. La guerra en la región de Guadalajara*. Zapopan: El Colegio de Jalisco, 2011.

Fuentes documentales nos dicen respecto de los hijos de Juan López Portillo que fueron cuatro los que, al arribo de los insurgentes a Guadalajara, participaron directamente en el movimiento libertador; los cuatro nacidos en Manila y comprometidos con la libertad de su patria adoptiva, van enumerados según su orden de nacimiento:

1) José Máximo López Portillo y de Lanz y Aranaz (Manila 1768-*circa* 1828), ingresó al batallón provincial de infantería de Guadalajara como subteniente de bandera el 9 de octubre de 1797 y a la reorganización del ejército virreinal de 1798 contribuyó con 200 pesos.[100] En 1810, a la llegada de Hidalgo a Guadalajara, ostentaba el grado de teniente de granaderos,[101] luego de su adhesión al ejército insurgente fue ascendido por Hidalgo a teniente coronel.[102] Por la derrota insurgente fue hecho prisionero junto con sus hermanos, se le perdonó la vida y se le permutó el destierro de Guadalajara, pasando a San Luis Potosí. El 3 de julio de 1821 se integró a la milicia nacional como teniente coronel; se retiró en 1823 como coronel.[103]

2) Justo Vicente López Portillo y de Lanz y Aranaz (Manila 1770–altamar rumbo a Filipinas *circa* 1834) estudió en el Seminario Conciliar de Guadalajara[104] y recibió el orden sacerdotal hacia 1795, año en que las once capellanías familiares quedaron vacantes; inició así un difícil litigio llevado ante la mitra de Guadalajara, entre él y sus primos Pablo Cañizares y López Portillo y Bernabé Arochi y Velasco por la posesión, del que obtuvo una resolución favorable en 1797, que fue confirmada en definitiva por el arzobispado de México.[105] Hacia 1810 lo encontramos como capellán de la Real Audiencia de Guadalajara[106] y más tarde ocupó

[100] AGS. G.M. (Hojas de Servicio), leg. 7276, c. 2-13.

[101] Manuel Puga y Acal. *90 Documentos para la Historia Patria.* Guadalajara: UNED, 1990, p. 29.

[102] AGN. *Operaciones de Guerra,* vol. 179, f. 153r.

[103] Documentos en Archivo Particular. Entre sus hijos destacó el general brigadier Espiridión López Portillo y Serrano (1806-1883), abogado por la Universidad de Guadalajara (1829), quien obtuvo sus grados militares dentro del Partido Liberal durante la Guerra de Tres Años (1857-1861). Secretaría de la Defensa Nacional (SDN), *Archivo de Cancelados*, exp. XI/IIII/3-1641.

[104] Daniel R. Loweree. *El Seminario Conciliar de Guadalajara, sus Superiores, Catedráticos y Alumnos de fines del Siglo XVII a principios del XX*. Guadalajara, 1964, p. 45.

[105] AGN. *Bienes Nacionales,* leg. 1167, exp. 1.

[106] De acuerdo con un documento que me fue proporcionado en fotocopia en 1997 por el entonces director del Archivo de la Mitra de Guadalajara, Pbro. José de Jesús de León Arteaga, ignorándose su clasificación dentro de dicho archivo.

un puesto en el cabildo catedralicio como canónigo (al quedar vacantes por la huida de los peninsulares a la llegada de los insurgentes).[107] La derrota insurgente lo convirtió en prisionero y sujeto a proceso por infidencia; fue desterrado a San Luis Potosí, en donde residió en una de las haciendas de su primo el mayorazgo Luis María de Luna López Portillo y Mora (hijo del ya citado Silvestre López Portillo).[108] Con relación al proceso por infidencia, hacia 1812 fue absuelto de los cargos que se le imputaron por su participación en los desafortunados excesos cometidos por los insurgentes en Guadalajara:

> En vista de la causa instruida contra el presbítero don Vicente López Portillo, capellán del Batallón Real de Marina, por sospechas de infidencia, y de conformidad con el voto consultivo de la real junta de seguridad y buen orden, tuvo a bien mandar el Excmo. Sr. Virrey, que mediante haberse desvanecido con las diligencias practicadas por la jurisdicción unida a las indicadas sospechas, como así se declaró en dicha causa, se inserte en la gaceta y diario esta determinación que pone a cubierto al citado presbítero de la nota referida, y salva igualmente su honor y el de toda su familia.[109]

3) Antonio Lorenzo López Portillo y de Lanz y Aranaz (Manila 1774–Guadalajara 1860) se unió a sus hermanos en el movimiento insurgente sin ser militar; participación que le fue reconocida ya en el México independiente cuando fue nombrado alférez de la primera compañía de la milicia nacional de Guadalajara en 1821.[110] Siguió las carreras comercial y de servicio público de su padre; fue consiliario del Tribunal Nacional del Comercio de Guadalajara en 1823[111] y primer alcalde constitucional de esta ciudad (1824–1826).[112] En 1832 adquirió en remate público de los bienes del tapatío José María Ramos, la hacienda de Guadalupe (sita en la profundidad de la barranca en su parte hoy conocida como "de Oblatos", que había sido propiedad del arcediano tapatío doctor Antonio Mercado

[107] AGN. *Operaciones de Guerra*, vol. 179, f. 132; Puga y Acal, *op. cit.*, p. 32.

[108] Información proporcionada por el ya citado historiador y académico potosino Pbro. Rafael Montejano y Aguiñaga, proveniente de documentos en su archivo particular.

[109] *Gaceta de México*, t. III, núm. 529. México, 16 de mayo de 1812, Imprenta de Arizpe, p. 518.

[110] SDN. *Archivo de Cancelados*, exp. XI/111/8-16411.

[111] José Ramírez Flores, *El Real Consulado*, p. 120.

[112] Juan López. *Guadalajara y sus Mandatarios 1532 a 1986*. Guadalajara: UNED, 1987, p. 252. Raúl López Almaraz. *Epopeyas médicas de Guadalajara en el siglo XIX*. Guadalajara: UNED, 1986, pp. 42, 44-45. Este cargo público como alcalde de Guadalajara lo repetiría en 1848, 1850 y 1853 (Juan López, *op. cit.*, pp. 301, 305 y 312).

y Zúñiga, y después había pasado a manos de Pedro de Ibarra, cuya hija María vendió a José María Ramos). En dicha hacienda se producían frutas tropicales y contaba con un embarcadero y barcazas para el cruce de personas y mercancías a la otra orilla del Río Santiago. La propiedad se conservó hasta la generación de sus nietos y durante la segunda mitad del siglo XIX fue conocida como Hacienda de Portillo. La zona donde se ubica dicha propiedad rústica se conoció durante la época porfiriana como "Barranca de Portillo".[113] Este manilense–tapatío también ha sido mencionado por Jaime Olveda en su obra *La Oligarquía de Guadalajara*.[114]

4) Juan José López Portillo y de Lanz y Aranaz (Manila 1785–Guadalajara 1830) ingresó en 1798 al batallón provincial de Guadalajara y fue ascendido a teniente en 1804. Adherido al ejército insurgente recibió de Hidalgo el grado de teniente coronel; tras la derrota de Puente de Calderón también fue hecho prisionero y se le perdonó la vida, si bien fue desterrado a San Luis Potosí. En 1816 se acogió al indulto ofrecido por el virrey Ruiz de Apodaca; se estableció en Guadalajara, donde abrió una escuela de primeras letras en 1818.[115] Hacia 1820 vivía en San Luis Potosí. En su expediente militar se leen los siguientes rasgos autobiográficos referentes a su ingreso al ejército trigarante y su participación en la consumación de la independencia:

> Desde el año de 1798 con reales despachos serví de subteniente y teniente del batallón de infantería de Guadalajara, como lo acreditan los documentos 1 y 2, en el año de 1810 el Sr. Serenísimo y Generalísimo D. Miguel Hidalgo y Costilla, así por mi antigüedad como por los méritos y servicios que de presente había hecho en favor de nuestra independencia, y los del señor mi padre D. Juan Lopez Portillo, Ministro Tesorero, el

[113] El viajero estadounidense Christian Reid dedicó un capítulo de su novela *The Land of the Sun,* a uno de los "paseos" más populares de la Guadalajara porfiriana, la Barranca de Portillo: "‚Leave Guadalajara without seeing the Barranca de Portillo!' exclaimed Philip. / ‚Nonsense!--it's not to be thought of!' / ‚But what is the Barranca de Portillo?' asked Miss Graham with an air of apprehension. 'If it is a deserted monastery, or an institution of charity, or--anything of that kind--I must beg to be excused.' / 'A barranca,' said Philip with praiseworthy gravity, 'is altogether an institution of Nature. Man has no part in it, except that in the present instance he has constructed a road by means of which one descends into it.' / 'Descends?' / 'Yes. It is two thousand feet deep--a great rift in the earth's surface'..." (Christian Reid, *The Land of the Sun: Vistas Mexicanas*. Nueva York: D. Appleton and Company, 1894, p. 161).

[114] Jaime Olveda. *La Oligarquía de Guadalajara: de las reformas borbónicas a la reforma liberal*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991, pp. 260, 419 y 438.

[115] Luis M. Rivera. *La Instrucción Pública Primaria en Guadalajara Colonial*. Guadalajara: UNED, 1990, p. 32.

Comisario General de Guerra me confirió el empleo de Teniente Coronel de mí mismo regimiento con cuyo cargo salí a la batalla de Calderón, como lo acreditan los documentos números 3 y 4. En el año de 811 el señor José de la Cruz por sospechas y por denuncias de que yo era independiente me mandó retirarme del servicio que verifiqué inmediatamente, muy gustoso porque legítimamente lo era y no quería servir contra mi madre patria. Luego que llegó a mi la noticia del grito de Iguala de parte de nuestro Generalísimo salí de la ciudad de San Luis Potosí dejando abandonadas las haciendas de mi primo el Mayorasgo [*sic*] don Luis Portillo, que estaban a mi cuidado y salí en busca de alguna división independiente, y habiendo llegado a Querétaro procuré con el mayor entusiasmo convencer a todos los oficiales y paisanos americanos de que abrasasen [*sic*] el Plan de Iguala por cuya causa fui denunciado al comandante de aquella plaza que lo era el señor Loares, quien dio orden de que me prendieran y me pusieran en la cárcel pública, como lo acredita el documento número 5. Y aseguro a vuestra alteza que si me hubieran acompañado siquiera cincuenta hombres mucho antes de la toma de San Juan del Río y de Querétaro, hubiera sido el primero tomado, aunque yo hubiera perdido la vida; pero una infatigable persecución para aprenderme sólo me pudo dar lugar de salir fugitivo de dicha ciudad a pie en busca de asilo en el ejército imperial, habiendo tenido que andar solo de noche, extraviando caminos hasta encontrarlo lo que se verificó el 14 de mayo en la hacienda del Colorado donde estaba con su división el mariscal de campo don Anastasio Bustamante, habiéndome presentado, le di noticia exacta de Querétaro y de las prevenciones y parapetos que estaban haciendo contra nosotros, de ese puesto pase reunido a dicho señor, al sitio de San Juan del Río en donde después de haberse sentido en todo violentamente fui comisionado en compañía del capitán don Guadalupe Palafox, y el teniente de caballería don José María Ortega, a tomar una trinchera, que a tiro de pistola de los enemigos encontré, entre una y dos de la mañana, en el servicio del calvario y que dominaba sin resistencia alguna al pueblo, sobre que acredito con el documento número 6, de los señores don Luis Quintanar y don Anastasio Bustamante. Luego que tomamos el pueblo a pocos días de nuestra entrada llegó nuestro generalísimo[116] y habiendo tenido la bondad el citado señor Quintanar de presentarme a su alteza a mí y al citado capitán Palafox y recomendarle nuestro mérito, se tuvo a bien de ordenarnos que en el entretanto se tomaba esta capital nos viniéramos en la división del señor Quintanar, bajo sus órdenes que después nos conferiría antiguos empleos del año de 10, como lo acredita el oficio del su alteza en el documento número 7. Del sitio citado pasamos al de Querétaro en el que también estando Palafox como yo en compañía del teniente Ortega fuimos comisionados para él y habiendo comenzado por nuestra parte a romper el fuego a las ocho de la mañana, porque así lo quisieron las circunstancias, logramos ir replegando a los enemigos hasta el último parapeto, el que a las cinco de la tarde, les tiramos al suelo con sólo 25 soldados de la Compañía de León y un cañón de a cuatro, tomamos la plaza del que resultó que no quedándoles a los enemigos más refugio que entrar en la cruz a donde últimamente se refugiaron, y tuvieron que capitular al otro día. Después de la citada toma, venimos al sitio de esta capital, en el

[116] Cuando en el texto aquí transcrito se hace referencia al "generalísimo", se debe entender que la mención es a Agustín de Iturbide: "Generalísimo del Ejército Trigarante".

> que concurrí a la acción de las Lomas de San Antonio que se le dio al coronel Concha, después concurrí bajo las órdenes del señor Bustamante en acción de Azcapozalco [*sic*] habiendo escapado la vida sólo por milagro pues estuve a dos fuegos. Y después de concluida la acción entre diez y once de la noche, fui comisionado por el señor Quintanar para recoger a los heridos y para el cuidado de ellos en el hospital de sangre que se puso en Santa Mónica. La eficacia con que desempeñe estas comisiones es necesario indicarlas para mejorar las certificaciones de los señores Quintanar y Bustamante, que me hacen más favor de lo que merezco. Luego que entró el ejército imperial a esta corte, a los cuatro días recibí orden del Generalísimo para traer con el mayor cuidado a todos los heridos y enfermos que estaban a mi cargo, entregándolos al hospital de San Andrés lo que verifiqué inmediatamente, habiendo entregado el número de 73, dando cuenta al Generalísimo de que estaba pacificado su distrito, su alteza tuvo la bondad en darme las gracias a nombre de la nación y me dijo que con preferencia me premiaría este distinguido mérito de humanidad.[117]

Finalmente, este manilense–tapatío que luchó por la independencia de su patria adoptiva fue condecorado (ciudad de México, 17 de mayo de 1822) por el libertador Agustín de Iturbide con la presea de plata del Ejército Trigarante a la primera época de la Independencia,[118] concedida a quienes participaron en la lucha por libertad desde sus inicios[119] (medalla elaborada por José María Guerrero, prestigiado grabador de la Academia de San Carlos).[120] Al año siguiente fue ascendido a teniente coronel de la División de Oaxaca. Se retiró del Ejército Nacional dos años después, en 1825, por motivos de salud, con el grado de coronel, habiendo participado previamente en algunas campañas a las órdenes de Vicente Filisola.[121]

[117] SDN. *Archivo de Cancelados*, exp. XI/111/15-1319.

[118] *Idem*.

[119] "Decreto del 21 de Marzo de 1822: Art. 12.- A todos los individuos que tomaron parte en el ejército hasta el 2 de Septiembre inclusive, se les concede una medalla de premio con inscripcion que denote la primera época marcada hasta el 15 de Junio [de 1821,] y la segunda desde el 16 al 2 de Septiembre [de 1821.] Esta medalla es de oro, plata y cobre: la de oro la usarán los generales, los oficiales la de plata, los sargentos cabos, tambores y soldados la de cobre. La medalla la llevarán con cinta blanca al cuello los oficiales y gefes del mes de Marzo: con tricolor tambien al cuello, los del tiempo restante de la primera época; y los de la segunda al lado izquierdo del pecho en el ojal de la casaca." (Basilio José Arrillaga. *Recopilación de leyes, decretos, bandos, reglamentos, circulares y providencias: de los supremos poderes y otras autoridades de la República Mexicana*. México: J. M. Fernández de Lara editor, 1836, p. 87).

[120] Manuel Romero de Terreros. "José Guerrero, grabador mexicano", *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*. Vol. IX, núm. 34. México: UNAM, 1965, p. 75.

[121] SDN. *Archivo de Cancelados*, *Ibidem*.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

Fuentes primarias impresas

Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und Lande; oder Sammlung aller Reisebeschreibungen, welche bis itzo in verschiedenen Sprachen von allen Völkern herausgegeben worden, und einen vollständigen Begriff von der neuen Erdbeschreibung und Geschichte machen: Worinnen der wirkliche Zustand aller Nationen vorgestellet, und das Merkwürdigste, Nützlichste und Wahrhaftigste in Europa, Asia, Africa und America, in Ansehung ihrer verschiedenen Reiche und Länder; deren Lage, Größe, Grenzen, Eintheilungen, Himmelsgegenden, Erdreichs, Früchte, Thiere, Flüsse, Seen, Gebirge, großen und kleinen Städte, Häfen, Gebäude, u.s.w. wie auch der Sitten und Gebräuche, der Einwohner, ihrer Religion, Regierungsart, Künste und Wissenschaften, Handlung und Manufacturen, enthalten ist; Mit nöthigen Landkarten nach den neuesten und richtigsten astronomischen Wahrnehmungen und mancherley Abbildungen der Städte, Küsten, Aussichten, Thiere, Gewächse, Kleidungen, und anderer dergleichen Merkwürdigkeiten, versehen durch eine Gesellschaft gelehrter Männer im Englischen zusammen getragen und aus demselben ins Deutsche übersetzt. Tomo 11. (Arkstee und Merkus) Leipzig 1753.

Arrillaga, Basilio José. *Recopilación de leyes, decretos, bandos, reglamentos, circulares y providencias: de los supremos poderes y otras autoridades de la República Mexicana.* México: J. M. Fernández de Lara editor, 1836.

Burgoa, Fray Francisco de. *Palestra historial: de virtudes y ejemplares apostólicos fundada del celo de insignes héroes de la sagrada orden de predicadores de este nuevo mundo de la América en las Indias Occidentales*. México: Imprenta de Juan Ruiz, 1670.

----------. *Geográfica descripción de la parte Septentrional del polo ártico de la América y nueva iglesia de las indias occidentales y sitios astronómicos de esta provincia de predicadores de Antequera Valle de Oaxaca (1674)*. México: Porrúa, 1989, t. 1.

Buzeta, Manuel. *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de las islas Filipinas*. Madrid: Imprenta de D. José de la Peña, 1851.

Cano, Tomé. *Arte para fabricar fortificar y apareiar naos de guerra, y merchante; con las reglas de Archearlas: para fabricar fortificar y apareiar Naos de guerra, y merchante; con las reglas de Archearlas reduzido a toda cuenta y Medida: y en grande utilidad de la Navegación*. Sevilla: Casa de Luis Estupiñán, 1611.

Cavo, Andrés y Carlos María Bustamante. *Los tres siglos de México durante el gobierno español, hasta la entrada del ejército trigarante, obra escrita en Roma*. México: Imprenta de L. Abadiano y Valdés, 1836.

Cipolla, Carlo María. *Las Maquinas del tiempo y de la Guerra: Estudio de la génesis del capitalismo*. Barcelona: Crítica, 1999.

Contreras Miguel de. *Padrón de los indios que se hallaron en la ciudad de los Reyes del Perú, hecho en virtud de comisión del Marqués de Montesclaros, Virrey del Perú, por Miguel de Contreras, escribano de Su Majestad*. Madrid: Biblioteca Nacional de España, 1614.

De Gaztañeta e Iturribalzaga, Antonio. *Proporciones de las medidas más esenciales, dadas por el teniente general de la Armada Real del Mar Océano don Antonio de Gaztañeta, de Orden del Rey nuestro Señor, para la fábrica de navíos, y fragatas de guerra, que puedan montar desde ochenta cañones hasta diez, cuyas proporciones tiene resuelto su Majestad se observen por regla general en todos sus astilleros de España, como en los de America*. Madrid: Phelipe Alonso, 1720.

De Leyva Carrillo, Tadeo. *Instrumentos auténticos de la legitimidad, calidad, y nobleza del Dr. Dn. Juan López Portillo, vezino de Manila. La de sus padres, abuelos, y ascendientes con el blasón de armas de su linaje y familia*. Guadalajara, 1765.

De Medina, Fray Juan. *Historia de los sucesos de la orden de N. G. Padre S. Agustín de estas Islas Filipinas, desde que se descubrieron y se poblaron por los españoles, con las noticias memorables*. Manila: Tipo-Litografía de Chofré y Comp., 1893.

El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España. México: Banco Nacional de Comercio Exterior (Colección de Documentos para la historia del comercio exterior de México, segunda serie, 4), 1967.

Fernández González, Ramón y Moreno y Jerez Federico. *Manual del viajero en Filipinas*. Manila: Establecimiento Tipográfico de Santo Tomás, 1875.

Fletcher, Francis. *The World Encompassed by Sir Francis Drake*. Londres: Nicholas Bourne, 1628.

García de Palacio, Diego. *Instrucción naútica, para el buen uso, y regimiento de las naos, su traza, y su gobierno conforme a la altura de Mexico. Obra impresa en México, por Pedro Ocharte, en 1587, y ahora editada en facsímil*. México: Ediciones Cultura Hispánica, 1587.

Garrote, F. A. *Recopilacion para la nueva fábrica de baxeles españoles donde se declaran las proporciones y nuevo galibo correspondientes a seis órdenes diferentes portes con la utilidad de servir de guera en las Armadas del Occéano con toda perfección y de merchantes en la Carrera de Indias dedicada a la Católica Real Magestad de nuestro mui gran monarcha D. Carlos II que Dios guarde*. Sevilla: s. e, 1691.

González Cabrera Bueno, J. *Navegación especulativa y práctica, con la explicación de algunos instrumentos que están más en uso en los navegantes, con las Reglas necesarias para su verdadero uso; Tabla de las declinaciones del Sol, computadas al meridiano de San Bernardino; el modo de navegar por la Geometría, por las Tablas de Rumbos; por la Arithmetica; por la Trigonometría; por el Quadrante de Reducción; por los Senos Logaríthmos, y comunes; con las estampas, y figuras pertenecientes á lo dicho, y otros Tratados curiosos*. Manila: Convento de Nuestra Señora de los Ángeles, 1734.

Hermosilla, M. *Relación topográfica de las plazas y puertos fortificados del Reino de Galicia*. Ferrol: Dirección de Ingenieros, 1804.

López de Legazpi, Miguel. *Letter from Miguel Lopez de Legazpi to Felipe II*. vol. 3, 1570.

Maneiro, Juan Luis. *De vita Antonii Lopezii Portilli, Mexici primum, inde Valentiae canonici*. Bolonia: Ex-Typographia Vulpe, 1791.

Reid, Christian. *The Land of the Sun: Vistas Mexicanas*. Nueva York: D. Appleton and Company, 1894.

Retana Wenceslao, Emilio. *Archivo del bibliófilo filipino. Recopilación de documentos históricos, científicos, literarios, políticos y estudios bibliográficos*. Madrid: Imprenta de la viuda de M. Minuesa de los Ríos, 1895.

San Antonio, J. F. de. *Crónicas de la apostólica provincia de San Gregorio de los religiosos descalzos de N.P. San Francisco en las islas Filipinas, China y Japón*. Manila: Impresa en la imprenta de la propia provincia, 1738.

Santos, José María. *Informe sobre las minas de cobre de las rancherias de Mancayan, Suyuc, Bumucun y Agbao en el Distrito de Lepanto, Isla de Luzón de las Filipinas.* Manila: Imprenta del Colegio de Sto. Thomas, 1862.

Sinapius, Johamnn Christian. *Schlesien in merkantilistischer, geographischer und statistischer Hinsicht*. Ackermann und Beygang, 1806, t. II.

---------. *Briefe für Kaufleute: Nebst einer Abhandlung über Wechselbriefe. Neue verbesserte Auflage.* Hamburgo-Leipzig: *Matthiessen,* 1782.

Tinagero de la Escalera, B. *Planta o proyecto que en virtud de orden de Su Magestad ha formado el señor don Bernardo Tinagero de la Escalera, del Consejo de Su Magestad, y su Secretario en el Real de las Indias, y Junta de Guerra de ellas, de lo que se ha de observar, y reglas con que se ha de hazer la fábrica de diez Bageles, y dos Pataches, que Su Magestad ha resuelto se construyan en el Puerto de la Ciudad de La Habana, y de los medios para el coste de la expressada fábrica, y manutención luego que estén en perfección los Bageles, como también de su destino, y navegación; la qual se sirvió Su Magestad aprobar por su Real Decreto de veinte y siete de Junio de mil setecientos y treze, mandando al Consejo de Indias, enterado de su contenido expidiesse las órdenes convenientes para el establecimiento, curso y dirección de dichas Fábricas*. Sevilla: Archivo General de Indias, Santo Domingo, 1482.

Torre de Mendoza, Luis de la. *"Relación del Viaje hecho para el Descubrimiento de las Islas llamadas 'Ricas de oro y plata', situadas en el Japon, siendo Virey [sic] de la Nueva España D. Luis de Velasco, y su hijo, SebastianVizcaino, General de la Expedición"*. Ms. de la Biblioteca Nacional, señalado J.— 37, *Colección de Documentos inéditos Relativos al Descubrimiento Conquista y Organización de las Antiguas Posesiones Españolas de América y Oceanía, sacados de los Archivos del Reino y muy Especialmente del de Indias.* Madrid: Imprenta de Frías y compañía, 1867, vol. VIII.

---------. *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía, sacados de los Archivos del Reino, y muy especialmente del de Indias*. Madrid: Imp. del Hospicio, 1873, tt. VI y XIX.

FUENTES SECUNDARIAS

Aguilera Rojas, Antonio. *Manila, 1571-1898. Occidente en Oriente*. Madrid: Universidad de Alcalá-Instituto Español de Arquitectura/Agencia Española de Cooperación Internacional/Ministerio de Asuntos Exteriores/Ministerio de Fomento/Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas/Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1988.

Aguirre Beltrán, Gonzalo. *Cuijla. Esbozo etnográfico de un pueblo negro*. México: Lecturas Mexicanas, 1985.

Almario, Virgilio (ed.). *Pacto de Sangre: Spanish Legacy in Filipinas*. Manila: Philippine-Spanish Friendship Day Committee, 2003.

Álvarez, Abreu y Carmen Yuste (comp.). *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España (1736)*. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1977, 2 tomos.

Álvarez, Luis Alonso. *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español*, 1565-1800. México-Coruña: Instituto Mora-Universidade da Coruña, 2009.

Amaya, Jesús. *Los conquistadores Fernández de Híjar y Bracamonte*. Guadalajara: Gráfica Editorial, 1952.

----------. *Ameca. Protofundación Mexicana*. 2ª ed. Guadalajara: UNED, 1983.

Amerique Septentrionale, divisee en ses principaux Estats. Atlas Cartográfico Histórico. México: Secretaría de Programación y Presupuesto, 1982.

Andrade Muñoz, Germán Luis. *La costa de sotavento, los proyectos de Real astillero y su importancia estratégica para el Imperio Español en el siglo XVIII*. Tesis. México: INAH.

----------. *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*. México: Instituto Mora, 2006.

Anson, George. *A Voyage Round the World in the Years 1740-4*. Londres: Dent, 1761.

Arauz Monfante, Celestino Andrés. *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*. T. I. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia, 1984.

Assadourian, Carlos. *El tráfico de esclavos en Córdova 1588–1610*. Argentina: Universidad de Córdova, 1965.

August von Struensee, Karl y Christian Sinapius, Johann. *Kurzgefasste Beschreibung der Handlung der vornehmsten europäischen Staaten*. T. I. Leipzig: Siegert, 1779.

Ávila, Julieta. *El influjo de la pintura china en los enconchados de Nueva España*. México: INAH, 1997.

Barrio Muñoz, J. A. *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*. Sevilla: CSIC, 2012.

Benítez, Fernando. "Introducción", *El Galeón del Pacífico Acapulco-Manila (1565-1815)*. México: Gobierno del Estado de Guerrero, 1992.

Bernabeu, Albert Salvador. *El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones*. Madrid: Mapfre, 1992.

Bernabeú, Albert Salvador y Martínez Shaw Carlos (eds.). *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Sevilla: Colección Universos Americanos-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013.

Berthe, Jean-Pierre (ed. e introd.). *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*. México: UNAM, 1994.

Blair, Emma Helen y James Alexander Robinson (eds). *The Philippine Islands, 1493-1898*. Cleveland: The Arthur H. Clark Company, 1903.

Bolea, José. *Viento del noroeste. Historia para leer*. México: Iztaccíhuatl, 1972.

Bonialian, Mariano Ardash. *China en la América colonial. Bienes, Mercados, Comercio y Cultura del Consumo. Desde México hasta Buenos Aires*. Prólogo Josep Fontana. Argentina-México: Biblos-Instituto Mora, 2014.

----------. *El Pacífico Hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español. La centralidad de lo marginal 1680-1784*. México: El Colegio de México, 2012.

Borah, Woodrow. *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.

Bosch García, Carlos. *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*. México: UNAM, 1981.

Brading, David A. *Orbe indiano: de la monarquía católica a la República criolla, 1492-1867*. México: FCE, 1993.

Bradley, Peter. *Navegantes Británicos*. Madrid: Mapfre, 1992.

Braudel, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Trad. Mario Monteforte, Wenceslao Roces y Vicente Simón. 2a. Ed. México: FCE, 1987.

----------. *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XVI-XVIII*. T. 3. Madrid: Alianza Editorial, 1979.

Bruce II, Colin R. *Standard Catalog of Mexican Coins, Paper Money, Stocks, Bonds and Medals*. Wisconsin: Kruse Publications, Ilowa, 1981.

Bunka Kenkyū Sentā y Yunesuko Higashi Ajia. *Asian research trends*. Vol. 7. Tokio: Centre for East Asian Cultural Studies, 1997.

Busquets I Vilanova, Camil. *La eterna vela*. Madrid: Agualarga, 2000.

Calderón, José Antonio. *Virreyes de Nueva España (1759-1779)*. T. I. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1967.

----------. *Fortificaciones en Nueva España*. Madrid: Gobierno del Estado de Veracruz, CSIC/EEHA, 1984.

Calvo, Thomas. *La Nueva Galicia en los siglos XVI y XVII*. Guadalajara: El Colegio de Jalisco/CEMCA, 1989.

Cano Revora, M.G. *Cádiz y el Real Cuerpo de Ingenieros militares (1697-1847)*. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad, 1994.

Cárdenas de la Peña, Enrique. *Urdaneta y "El Tornaviaje"*. México: Secretaría de Marina, 1965.

Carletti, Francesco. *Razonamientos de mi viaje alrededor del Mundo, 1594-1606*. México: UNAM, 1976.

Carreño, Antonio (ed.). *Obras Completas de Lope de Vega. Poesía I*. Madrid: Biblioteca Castro-Ediciones de la Fundación José Antonio de Castro, 2002.

Carreri, Gemelli. *Viaje por la Nueva España. México a fines del siglo XVII*. México: Libro-Mex, 1955 y Jorge Porrúa, 1983.

Carrillo Huerta, Alejandro. *Análisis de la Técnica y Materiales de dos Colecciones de Pinturas Enconchadas*. México: INAH (Colección Textos Básicos y Manuales), 1991.

Carswell, John. *Blue and White Chinese Porcelain and Its Impact on the Western World*. Chicago: University of Chicago, 1985.

Cayetano Hormaechea Rivera, Isidro. *Derqui, Manuel. Los galeones españoles del siglo XVII*. Barcelona: Assoació d'Amics del Museu de Barcelona, 2012.

Cervantes Saavedra, Miguel de. *El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha*. México: Fábrica de Letras, 2001.

Chalán, Diego. "Imperio y comercio en Hispanoamérica: el caso del tráfico entre México y el Perú (1519–1580)". Tesis para optar el grado académico de Magister en Historia. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2014.

Chaunu, Pierre. *Seville et Atlantique, 1500-1650*. T. V. París: Libraire Armand Colin, 1955-1959.

----------. *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos, siglos XVI, XVII y XVIII*. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1974.

Chuhue, Richard; Li Jin Na y Antonio Coello. (eds.). *La inmigración China al Perú: Arqueología, historia y sociedad*. Lima: Instituto Confucio/Editorial Universitaria/Universidad Ricardo Palma, 2012.

Cobo, Bernabé. *Historia de la fundación de Lima*. Madrid: Atlas, 1964.

Commons, Aurea. *Las intendencias de la Nueva España*. México: UNAM, 1993.

Cook, Noble David (ed.). *Padrón de los indios de Lima en 1613*. Lima: Seminario de Historia Rural Andina-Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1968.

Cuevas, Mariano. *Monje y Marino, la vida y los tiempos de Andrés de Urdaneta. Españoles en América II: Expediciones a las Filipinas*. México: Editorial Galatea/Layac, 1943.

Cunqueiro, Álvaro. *Fábulas y leyendas de la mar*. Barcelona: Fábula Tusquets, 1998.

Curiel, Gustavo. *Viento Detenido. Mitologías e historias en el arte del biombo*. México: Asociación Carso A. C., 2002.

Cushner, Nicholas P. S.J. *Spain in the Philippines: From Conquest to Revolution*. Quezon City: Ateneo de Manila University, 1971.

De Arregui, Lázaro. *Descripción de la Nueva Galicia*. 2ª ed. Guadalajara: UNED, 1980.

De Arteche, José. *Legazpi: Historia de la conquista de Filipinas*. Zarauz (Guipuzcoa): Icharopena, 1947.

De Bry, Teodoro. *Asia y África*. Madrid: Siruela, 1999.

De Ciudad Real, Antonio. *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España*. T. II. 3ª ed. México: UNAM, 1993.

De Íta Rubio, Lourdes. *Viajeros isabelinos en la Nueva España*. México: FCE/ Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2001.

De Jarmy Chapa, Martha. *La expansión española hacia América y el Océano Pacífico. La mar del Sur y el impulso hacia el oriente*. T. II. México: Fontamara, 1988.

De la Calle, Blas Sierra. *Vientos de Acapulco. Relaciones entre América y Oriente*. Valladolid: Museo Oriental de Valladolid, 1991.

De León Portocarrero, Pedro. *Descripción del virreinato del Perú*. Lima: Editorial Universitaria/Universidad Ricardo Palma, 2009.

De Lizárraga, Reginaldo. *Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile*. Madrid: Atlas, 1968.

De Morga, Antonio. *Sucesos de las Islas Filipinas*. Manila: National Historical Institute, 1991.

De Velasco López, Juan. *Geografía y descripción universal de las Indias, recopilada desde el año de 1571 a 1574*. Madrid: Atlas, 1971.

Del Busto José Antonio. "La primera imagen del Japón en el Perú virreinal y los primeros japoneses que vinieron a Lima". Lima: (Texto mecanografiado), 1984.

Demangeon, Alain; y Fortiter, Bruno. *Les vaisseaux et les villes. L´Arsenal de Chebourg*. Bruselas: Pierre Mardaga, 1978.

Diamond, Jared. *Armas, gérmenes y acero. Breve historia de la humanidad en los últimos 13, 000 años*. Madrid: Debate-Pensamiento, 1998.

Diccionario Porrúa. 6ª edición. T. III. México: Editorial Porrúa, 1995.

Díaz-Trechuelo, María de Lourdes. *Historia General de España y América. Los primeros borbones*. Vol. II. Madrid: RIALP, 1983.

----------. *Arquitectura española en Filipinas, 1565-1800*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1959.

Dolan, Brian. *Wedgwood: The First Tycoon*. New York: Viking Adult, 2004.

Domínguez, Isabelo. *Cuba en la primera mitad del siglo XVII*. Sevilla: EEHA, 1978.

Dopazo, Durán Rosa y Diego Álvarez. *El Galeón de Manila. Los objetos que llegaron de Oriente*. México: La Otra Escalera y Castillo, 2005.

Dujovne, Martha. *Las Pinturas con Incrustaciones de Nácar*. México: Instituto de Investigaciones Estéticas-Universidad Autónoma de México, 1984.

Echeagaray, José Ignacio (ed.). *Cartografía Novohispana*. México: San Ángel ediciones, 1980.

Echevarría, Ramón. *Relation of the Philippines in 1600 (traducción del español de Relación de las Islas Filipinas por Pedro Chirino, s.j.)*. Makati: MDB Printing, 1969.

Edralin Marcos, Ferdinand. *Tadhana: the history of the Filipino people*. vol. 2. Manila: Work Still in Progress, 1976.

Eguiara y Eguren, Juan José de. *Prólogos a la Biblioteca Mexicana*. México: FCE, 1984.

Falck, Melba y Héctor Palacios. *El japonés que conquistó Guadalajara. La historia de Juan de Páez en la Guadalajara del siglo XVII*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/Biblioteca Pública del Estado de Jalisco Juan José Arreola, 2009.

Fernández Cano, Víctor. *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos/CSIC, 1973.

Fernández de Recas, Guillermo S. *Mayorazgos de la Nueva España*. México: Biblioteca Nacional de México/Instituto Bibliográfico Mexicano, 1965.

Fernández Duro, Cesáreo. *La Armada española*. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1895-1903.

Fish, S. *The Manila-Acapulco Galleons. The Treasure Ships of the Pacific*. Milton Keynes: Author House Reino Unido, 2011.

Fukumoto, Mary. *Hacia un nuevo sol: japoneses y sus descendientes en el Perú, historia, cultura e identidad*. Lima: Asociación Peruano Japonesa del Perú, 1997.

Funes, Reinaldo. *De bosque a Sabana. Azúcar deforestación y medio ambiente en Cuba: 1492-1926*. México: Siglo XXI, 2004.

Fuster Ruiz, Francisco. *El final del descubrimiento de América. California, Canadá y Alaska (1765-1822)*. Murcia: Universidad de Murcia, 1998.

García de Alba, Gabriel Agraz. *Epigmenio González Flores. Patriota y mártir insurgente*. Guadalajara: Secretaría de Cultura del Gobierno de Jalisco, 2007.

García de León, Antonio. *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral de Sotavento, 1519-1821*. México: FCE/Gobierno del Estado de Veracruz/Universidad Veracruzana, 2011.

García de los Arcos, María Fernanda. *Forzados y reclutas. Los criollos novohispanos en Asia (1756-1808)*. México: Potrerillos, 1996.

----------. *La intendencia en Filipinas*. Granada: Universidad de Granada, 1983.

García de Palacio, Diego. *Instrucción Náutica*. Madrid: Editorial Naval/Museo Naval, 1993.

García del Valle Gómez, J. *Retrato de un navío. Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza, de la carrera de Manila-Acapulco (1733-1750)*. Madrid: Editorial Naval, 1993.

García Picazo, Paloma. *¿Qué es esa cosa llamada "relaciones internacionales"? Tres lecciones de autodeterminación y algunas consideraciones indeterministas*. Madrid-Barcelona: Marcial Pons, 2000.

Gay, José Antonio. *Historia de Oaxaca*. México: Porrúa, 1998.

Geoffrey, Parker. *La guerra de los Treinta Años*. Barcelona: Crítica, 1988.

----------. *España y la rebelión de Flandes*. Madrid: Nerea, 1989.

----------. *Cambridge Ilustrated History of Warfare*. Londrés: Cambridge University Prees, 1999.

Gerhard, Peter. *Geografía Histórica de la Nueva España, 1519-1821*. México: UNAM (Col. Espacio y Tiempo, 1), 1986.

----------. *Síntesis e índice de los mandamientos virreinales 1548-1553*. México: UNAM, 1992.

----------. *Pirates on the West Coast of New Spain, 1575-1742*. Glendale, California: The Arthur H. Clark, 1960.

Giráldez Arturo. *The Age of Trade. The Manila Galleons and the Dawn of Global Economy*. Nueva York: Rowman & Littlefield, 2015.

Gómez Izquierdo, José Jorge. *El movimiento antichino en México (1871-1934)*. México: INAH (Colección Obra Diversa), 1991.

González Claverán, Virginia. *La expedición científica de Malaspina en Nueva España, (1789-1794)*. México: El Colegio de México, 1988.

Gran Atlas ilustrado del Mundo. México: Selecciones del Reader'sDigest, 1999.

Grove, Frank W. *Medals of Mexico*. Medals of the Spanish Kings. Vol. I. 2ª edición. Ontario, California: F.W. Grove, 1976.

Guevara Sánchez, Arturo. *Los agustinos descalzos. Breves noticias de su vida y logros en México y Filipinas*. México: INAH (Colección Obra Diversa), 2006.

Gutiérrez, Lucio. *Historia de la iglesia en Filipinas, 1565-1900*. Madrid: Mapfre, 1992.

Hakluyt, Richard. *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation made by sea or over lande in the compasse of these 1600 years*. Vol. IX. Londres: The Hakluyt Society, 1909.

Hamilton, Earl J. *American Treasure and the Price Revolution in Spain 1501-1560*. Cambridge: Mass, 1934.

Hamilton, Roy W. (ed.). *From the rainbow's varied hue, textiles of the Southern Philippines*. Los Ángeles: UCLA/Fowler Museum of Cultural History, 1998.

Hidalgo Nuchera, Patricio. *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la conquista del archipiélago de San Lázaro*. Madrid: Miranguano/Polifemo, 1995.

Hillerkus, Thomas (comp). *Documentalia del Sur de Jalisco.* Zapopan: El Colegio de Jalisco/INAH, 1994.

Hinrichs, Ernst. *Introducción a la historia de la edad moderna*. Madrid: Akal, 2001.

Israel, Jonathan I. *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial, 1610-1670*. México: FCE, 1980.

Iwasaki, Fernando. *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992.

Jordán, Miguel. "La deforestación en la isla de Cuba durante la dominación española (1492-1898)". Tesis Doctoral de la Escuela Superior de Técnicos de Montes. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 2006.

Jörgensen, Christen *et al. Técnicas Bélicas del mundo moderno, 1500-1763. Equipamiento, técnicas y tácticas de combate*. Madrid: Libsa, 2007.

Kenneth, Morgan. *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660–1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

Kenneth, R. Andrews. *Trade, Plunder and Settlement, Maritime Enterprise and the Genesis of British Empire*. Cambridge: University Press, 1991.

Klein, Herbert. *The Atlantic Slave Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.

Krieger, Larry S. *World History: Perspectives on the Past*. Evanston, Illinois: McDougal Littell, 1997.

Kubler, George. *Arquitectura mexicana del siglo XVI*. México: FCE, 1983.

Landa Jocano, F. (ed.). *The Philippines at the Spanish Contact: Some Major Accounts of Early Filipino Society and Culture*. Manila: MCS Enterprise, 1975.

Lausent-Herrera, Isabel. *Pasado y presente de la comunidad japonesa en el Perú*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos/Instituto de Estudios Peruanos, 1991.

Laya, Jaime and Esperanza Gatbonton. *Intramuros of Memory*. Manila: Intramuros Administration, 1983.

Legarda, Benito J. *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*. Quezon City: Ateneo de Manila University Press, 1999.

León Portilla, Miguel. *Antecedentes y significación de la expedición de Malaspina*. Cádiz: Real Academia Hispanoamericana, 1994.

----------. *Cartografía y Crónicas de la Antigua California*. México: IIH-UNAM, 2001.

López Almaraz, Raúl. *Epopeyas médicas de Guadalajara en el siglo XIX*. Guadalajara: UNED, 1986.

López, Juan. *Guadalajara y sus Mandatarios 1532 a 1986*. Guadalajara: UNED, 1987.

López Zea, Leopoldo Daniel. *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*. México: UNAM, 2003.

Loweree, Daniel R. *El Seminario Conciliar de Guadalajara, sus Superiores, Catedráticos y Alumnos de fines del Siglo XVII a principios del XX*. Guadalajara: Edición del autor, 1964.

Lozano Courtier, Alberto. *El Arsenal de Ferrol, 1880-1936*. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, 1997.

Lucena, Manuel (coord.). *El descubrimiento y la fundación de los reinos ultramarinos hasta finales del siglo XVI*. T. VII. Madrid: Rialp, 1982.

Macías, Isabelo. *Cuba en la primera mitad del siglo XVII*. Sevilla: EEHA/CSIC, 1978.

Malinowsk, Bronislaw. *Los argonautas del Pacífico occidental*. Barcelona: Planeta/De Agostini, 1986.

Mallar, Jean. *The Philippines: History, Geography, Customs, Agriculture, Industry and Commerce of the Spanish Colonies in Oceania, (traducido por Pura Santillán-Castrense*). Manila: National Historical Institute, 1998.

Maneiro, Juan Luis. *Vidas de algunos mexicanos ilustres.* Traducción de Alberto Valenzuela Rodarte. México: Instituto de Investigaciones Filológicas-UNAM, 1988.

Manzo Olguín, Ma. Enriqueta. "El Nith, Ixmiquilpan, Hidalgo, Historia de una Artesanía". Tesis para obtener el grado de Maestra en Historia de México. México: Facultad de Filosofía y Letras-UNAM, 1994.

Marchena Fernández, Juan. *Oficiales y soldados en el ejército de América.* Sevilla: Publicaciones de la Escuela de estudios Hispano-americanos, 1983.

----------. *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*. Madrid: Mapfre, 1992.

Martínez Shaw, Carlos. *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*. Madrid: Real Academia de la Historia, 2007.

Martínez Teixido, Antonio. *Enciclopedia del arte de la Guerra: todo sobre el fenómeno de la guerra y la búsqueda de la paz.* Barcelona: Planeta, 2001.

Mathes, Michael. *Pedro Porter y Casanate. Reparo a errores de la navegación española y José González Cabrera Bueno, Navegación especulativa y práctica*. Madrid: José Porrúa Turanzas, 1970.

----------. *Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el Océano Pacífico, 1580-1630*. Trad. de Ignacio del Río. México: Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1973.

Matos, José. *El desborde popular y crisis del Estado (20 años después)*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 2004.

Medina, José Toribio. *Medallas de proclamaciones y juras de los reyes de España en América.* 2ª edición. Boston: Quarterman Publications, 1973.

Mira Caballos, Esteban. *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II.* Madrid: La esfera de los libros, 2005.

Molina, Antonio. *Historia general de Filipinas*. Vol. 2. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica-Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1984.

Morga, Antonio de. *Sucesos de las islas Filipinas*. México: FCE, 2007.

Morimoto, Amelia. *Los japoneses y sus descendientes en el Perú***.** Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 1999.

Muro, Luis. *La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*. México: SEP (SepSetentas 179), 1975.

Muro Romero, Fernando. *Las presidencias–gobernaciones en Indias (Siglo XVI)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano–Americanos, 1975.

Murúa, Martín. *Historia general del Perú*. Madrid: Dastín, 2001.

Naranjo, Consuelo. *Historia de las Antillas*. Vol. 1. Madrid: CSIC/Doce Calles/ Academia Dominicana de la Historia, 2009.

National Historical Institute. *Beloved land. The making of a nation*. Manila: National Historical Institute, 2004.

----------. *Site of the Blood Compact: A Panel Report*. Manila: National Historical Institute, 2006.

Navarro, J. J. Marqués de la Victoria. *Diccionario demostrativo con la configuración, o anatomía, de toda la Architectura Naval moderna. Con… (1719-1756)*. Edición facsimilar. Madrid: Lunwerg, 1995.

Nebenzhal, Kenneth. *Atlas de Colón y los Grandes Descubrimientos*. Madrid: Rand McNally & Company, 1990.

Nick Joaquin. *Manila, My Manila: A History for the Young*. Manila: Vera-Reyes, 1990.

Noone, Martin J. S.S.C. *The Discovery and Conquest of the Philippines (1521-1581)*. Manila: Historical Conservation Society, 1966.

Norman F. Martín. *Los vagabundos en la Nueva España, siglo XVI*. México: Jus, 1957.

Núñez, Ángel. *Noticia histórica de las Relaciones Políticas y comerciales entre México y el Japón durante el siglo XVII*. México: Porrúa (col. Archivo histórico y Diplomático Mexicano núm. 2.), 1971.

Olguín Enriqueta M. *Hacer guitarritas*. Pachuca: Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, 1994.

----------. *Nácar en Manos Otomíes*. México: Instituto de Investigaciones Estéticas-UNAM/Conaculta Hidalgo/Gobierno del Estado de Hidalgo, 2004.

Olveda, Jaime. *El comercio entre Guadalajara y Panamá*. Zapopan: El Colegio de Jalisco/Secretaría de Relaciones Exteriores/Unidad de Asuntos Culturales/Embajada de México en Panamá, 2003.

----------. *Guadalajara Abasto, Religión y Empresarios*. Guadalajara: Ayuntamiento de Guadalajara/El Colegio de Jalisco, 2000.

----------. *La oligarquía de Guadalajara: De las Reformas Borbónicas a la Reforma Liberal*. México: Conaculta (Col. Regiones), 1991.

----------. *De la insurrección a la independencia. La guerra en la región de Guadalajara*. Zapopan: El Colegio de Jalisco, 2011.

---------- (coord.). III Coloquio La Cuenca hispana del Pacífico. Pasado y futuro. Guadalajara: Sociedad de Geografía y Estadística del Estado de Jalisco, 1995.

Oropeza Keresey, Déborah. "Los 'indios chinos' en la Nueva España: la inmigración de la nao de China, 1565-1700". Tesis doctoral. México: El Colegio de México, 2007.

Orozco y Berra Manuel. *Apuntes para la historia de la geografía en México*. Ed. Facsimilar. México: Biblioteca Mexicana de la Fundación Miguel Alemán, A.C, 1993.

Ortega Valcárcel, José. *Horizontes de la Geografía. Teorías de la Geografía.* Barcelona: Ariel, 2000.

Ortega y Medina, Juan Antonio. *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico, siglos XVI y XVII.* México: UNAM, 1981.

Ortelius, Abraham. *Theatrum Orbis Terrarum. A series of atlases in facsimle.* N. Israel Publisher- Meridian Publisher Co. Amsterdam, 1964.

Ortiz Armengol, Pedro. *Lecture on Intramuros*. Manila: Intramuros Administration, 1982.

Palma, Patricia. *"Indios del Xapón". Primeras migraciones japonesas al virreinato del Perú, siglos XVI–XVII.* Ponencia presentada a la Primera Jornada de Estudios Japoneses. Santiago de Chile: Universidad Católica, (sábado 5 de abril) 2008.

Pardo de Tavera, Trinidad Hermenegildo. *Biblioteca Filipina.* Washington: Library of Congress, U.S. Government Printing Office, 1903.

Parry, John H. *La Audiencia de Nueva Galicia en el siglo XVI.* Zamora: El Colegio de Michoacán/Fideicomiso Teixidor, 1993.

Pérez Herrero, Pedro. *América Latina y el colonialismo europeo (siglos XV-XVIII).* Madrid: Síntesis, 1992.

----------. *Comercio y mercados en América latina colonial.* Madrid: Mapfre, 1992.

----------. *Plata y libranzas. La articulación económica del México borbónico.* México: El Colegio de México, 1988.

Pérez Maldonado, Carlos. *Medallas de México*. Monterrey: Impresora Monterrey, 1945.

Pérez Picazo, Mª Teresa. *El input del Arsenal de Cartagena en la economía murciana de fines del Antiguo Régimen. Homenaje al profesor Torres Fontes*. Murcia: Universidad de Murcia, 1987.

Picornell, Pedro. *The Philippine Chronicles of Fray San Antonio (traducción del español de Crónicas de la Provincia de San Gregorio Magno by Juan Francisco de San Antonio.)*. Manila: Casalinda and Historical Conservation Society, 1977.

Pietsch Ulrich y Peter Ufer. *Mythos Meissen: Das erste Porzellan in Europa*. Dresde: Saxo-Phon, 2008.

Pigafetta, Antonio. *Primer viaje alrededor del mundo*. Madrid: Dastin, S. L., 2003.

Pinzón Ríos, Guadalupe. *Acciones y reacciones en los puertos de la Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*. México: UNAM/Instituto Mora, 2011.

Piñera y Rivas, Álvaro. *Los diques de carenar en los arsenales de Carlos III*. Cádiz: Academia de San Romualdo de Ciencias, Letras y Artes, 1989.

Prieto, Carlos. *El Océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo XVI*. Madrid: Ediciones de la Revista de Occidente, 1972.

Prieto Lucena, Ana María. *Filipinas durante el gobierno de Manrique de Lara, 1653-16*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984.

Puga y Acal, Manuel. *90 Documentos para la Historia Patria*. Guadalajara: UNED, 1990.

Quartucci Guillermo. *Grandes obras de la literatura japonesa*. México: Centro de Relaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades/UNAM (Aprende a aprender), 2000.

Quintero González, J. *El arsenal de La Carraca en el siglo XVIII*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2005.

Ramírez Flores, José. *El Gobierno Insurgente en Guadalajara 1810-1811*. Guadalajara: UNED, 1980.

----------. *El Real Consulado de Guadalajara, notas históricas*. Guadalajara: Banco Refaccionario de Jalisco, 1952.

Reyes, Juan Carlos. *La antigua provincia de Colima. Siglos XVI al XVIII*. Colima: Universidad de Colima/Gobierno del Estado de Colima/Conaculta, 1995.

Reyes, Lynda Angelica. *The textiles of Southern Philippines, The textile traditios of the Bagobo, Mandaya and Bilaan from the Beginnings to the 1900s*. Diliman: University of the Philippines Press, 1992.

Rivera, Luis M. *La instrucción pública primaria en Guadalajara colonial*. Guadalajara: UNED, 1990.

----------. *Reseña histórica del teatro en Guadalajara*. Guadalajara: Casa editorial Jaime, 1933.

----------.*Documentos Fundatorios de la Universidad de Guadalajara*. Guadalajara: Unidad Editorial del Gobierno del Estado de Jalisco, 1989.

Rivero Lake, Rodrigo. *El Arte Namban en el México Virreinal*. Madrid: Estilomexico Turner, 2006.

Roda Alcantud, Cristina. *Historia e Ingeniería en el siglo XIX. Vanguardia de la industria naval en el Mediterráneo Occidental: El Arsenal de Cartagena*. Cartagena: Universidad Politécnica/ Ayuntamiento de Cartagena, 2008.

Rodríguez Baena, María Luisa. *La Sociedad Económica de Amigos del País de Manila en el siglo XVIII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Universidad de Sevilla, 1966.

Rodríguez de Montalvo, Carcí. *Las sergas de Esplandián*. Barcelona: Castalia, 2003.

Rodríguez, Isacio. R. *Historia de la provincia agustiniana del Santisimo Nombre de Jesús de Filipinas*. vol. XVII. Valladolid: Ediciones del Estudio Agustiniano, 1984.

Rodríguez Pastor, Humberto. *Hijos del celeste imperio en el Perú (1850–1900); migración, agricultura, mentalidad y explotación*. Lima: Sur Casa de Estudios del Socialismo, 2001.

Rodríguez Villasante, José Luis. *Tecnología y Arte de la Ilustración*. Ferrol: Asamblea Amistoso Literaria, 1988.

----------. *Historia y tipología arquitectónica de las defensas de Galicia. Funcionalidad, forma y ejecución del diseño clasicista*. La Coruña: Universidad de La Coruña, 1984.

----------. *Ferrol. La actividad naval militar. Influencia en su entorno*. Barcelona: Bazán, 1991.

Romamo, Ruggero. *Coyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*. México: El Colegio de México/FCE, 1993.

Rubio Paredes, José María. L*a muralla de Carlos III en Cartagena*. Murcia: Academia de Alfonso X el Sabio, 1991.

---------- y Álvaro Piñera. *Los ingenieros militares en la construcción de la Base Naval de Cartagena* (Siglo XVIII). Madrid: Servicio de Publicaciones del EME. 1988.

Ruíz Martínez, Herlinda. *La expedición del corsario Pierre Chuetot al Circuncaribe y su desembarco en la Península de Yucatán, 1570-1574*. Zamora: El Colegio de Michoacán, 2010.

Sabelli, Bruno. *Guía de Moluscos*. Barcelona: Grijalbo, 1982.

Sales Colín, Ostwald. *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*. México: Plaza y Valdés, 2000.

San Miguel Vicente Tofiño. *Atlas marítimo de España*. Madrid y Cádiz: Instituto hidrográfico de la Marina, 1989 (reedición de 1789).

Sánchez-Albornoz, Nicolás. *La población de América Latina desde los tiempos precolombinos al año 2000*. Madrid: Alianza, 1977.

Santiago Cruz, Francisco. *La Nao de China*. México: Iztaccíhuatl, 1972.

Santoscoy, Alberto. *Alberto Santoscoy. Obras Completas*. T. II. Guadalajara: UNED, 1986.

Sanz, Porfirio. *Las ciudades de la América Hispana, siglo XV-XVIII*. Madrid: Silex, 2004.

Schnettger, Matthias. *Der Spanische Erbfolgekrieg*. Munich: Beck, 2014.

Schurtz, William Lytle. *El galeón de Manila*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1992.

Schurz Lytle, William. *The Manila Galleon*. Nueva York: Dutton, 1959.

Selwyn, Pamela E. *Friedrich Nicolai as Bookseller and Publisher in the Age of Enlightenemnt 1750-1810*. University Park: The Pennsylvania State Univesity Press, 2000.

Serrano Álvarez, José Manuel. *El astillero de La Habana y la construcción naval. 1700-1750*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2008.

Serrera, Ramón María. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Madrid: Ministerio del Interior/Dirección General de Tráfico, 1992.

Shimura, Izuru. *Kojien*. Tokio: Shoten, Iwanami Masuda Koh, 1998.

Sierra de la Calle, Blas. *Vientos de Acapulco. Relaciones entre América y Oriente*. Valladolid: Museo Oriental de Valladolid/Junta de Castilla y León, 1991.

Smid, Stefan. *Der Spanische Erbfolgekrieg: Geschichte eines vergessenen Weltkriegs (1701-1714)*. Colonia: Böhlau, 2011.

Sitoy T., Valentino Jr. *A History of Christianity in the Philippines. The Initial Encounter*. T. I. Quezon City, The Philippines: New Day, 1985.

Spate, Oskar. *The Pacific since Magellan. The Spanish Lake*. Vol. I. Londres: Cromm Helm, 1979.

Strayer, Joseph R. *The Mainstream of Civilization since 1500*. Nueva York: Harcourt/Brace/Jovanovich, 1974.

Sullivan Michael. *The Meetin of East and Western Art*. Los Ángeles: University of California Press/Berkeley and Los Ángeles, 1989.

Sven Externbrink. *Der Siebenjährige Krieg (1756-1763): Ein europäischer Weltkrieg*. Munich: Oldenbourg, 2010.

Thompson, I.A.A. *Guerra y decadencia: gobierno y administración en la España de los Austrias 1560-1620*. Barcelona: Editorial Crítica, 1981.

Torre Villar, Ernesto de la. *El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España*. México: Banco Nacional de Comercio Exterior, 1967.

Torres Sánchez, Rafael. *Aproximación a las crisis demográficas en la periferia peninsular. Las crisis de Cartagena durante la Edad Moderna*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena, 1990.

Trevelyan, George M. *A Shortened History of England*. Londres: Penguin, 1987.

Valdés Lakowsky, Vera. *De las Minas al Mar: Historia de la Plata Mexicana en Asia, 1565-1834*. México: FCE, 1987.

----------. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México: Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM/Bonilla Artiga-Iberoamericana Vervuert, 2011.

Vázquez de Espinosa, Antonio. *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*. Madrid: Atlas, 1969.

Veríssimo Serrão, Joaquim. *Portugal en el mundo*. Madrid: MAPRE, 1992.

Vigetti, Magalli. "La provisión de las armas blancas en el ejército Real de América (1780-1810)". Seminario de investigación dirigido por el Dr. Julio Mario Luqui. Buenos Aires: Pontifica Universidad Católica de Argentina. Texto inédito.

Vigo Trasancos, Antonio. *Arquitectura y urbanismo en el Ferrol del siglo XVIII*. Santiago de Compostela: Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, 1984.

Villaseñor Bordes, Rubén. *Atisbos del pasado*. Guadalajara: Ediciones del Banco Industrial de Jalisco, 1975.

Villaverde, Cirilo. *Cecilia Valdés o la Loma del Ángel. Novela de costumbres cubanas*. Florida: Stockero Edi, 2013.

Von Humboldt, Alexander. *Ensayo Político sobre el reino de la Nueva España*. México: Compañía General de Ediciones, 1978.

Wallerstein, Immanuel. *El moderno sistema mundial* II. *El mercantilismo y la consolidación de la economia-mundo europea 1600-1750*. México: Siglo XXI, 1998.

Whitfield, Peter. *New Found Lands, Maps in the History of Exploration*. London: The British Library, 1998.

----------. *Sir Francis Drake*. London: The British Library, 2004.

Willi Goder. *Johann Friedrich Böttger*. Stuttgart: Kollmer, 1982.

Williams García, Roberto. *Coatzacoalcos. Casa de culebras despoblada*. Veracruz: Gobierno del Estado de Veracruz, 2009.

Williams, Glyn. *El mejor botín de todos los oceános. La trágica captura de un galeón español en el siglo XVIII*. México: Turner, 1999.

Williamson, J. A. *Sir John Hawkins, the Time and the Man*. Clarendon: Press, Oxford, 1927.

Wolff, Leon. *Little Brown Brother: How the United States Purchased and Pacified the Philippines Singapore*. Oxford: University Press, 1991.

Wright, Irene A. *Spanish Documents Concerning English Voyages to the Caribbean, 1527-1568*. Vol. LXII. London: Hakluyt Society (Segundas Series), 1929.

Young, D. A. *According to Hakluyt*. Toronto: Clarke Irwin, 1973.

Yuste López, Carmen. *El comercio de la Nueva España con Filipinas 1570-1785*. México: INAH, 1984.

----------. "El eje transpacífico: la puerta novohispana al comercio con Asia". Ponencia. Versión digital, sin fecha.

----------. *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*. México: Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 2007.

Zamora, Mario. *Los indígenas de las islas Filipinas*. Madrid: MAPFRE, 1992.

Capítulos

Agoncillo, Teodoro. "Ancestral City", Felice Sta. María (ed.). *Turn of the Century*. Quezon City: GCF Books, 1990.

Alva Rodríguez, Inmaculada. "La centuria desconocida: el siglo XVII", L. Cabrero (coord.). *Historia general de Filipinas*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 2000.

----------. "Urbanismo municipal en Manila (siglos XVI-XVII)", A. García-Abásolo (coord.). *España y el Pacífico*. Córdoba: Universidad de Córdoba/Instituto de Cooperación Internacional, 1997.

Álvarez, Luis Alonso. "En la nave va. Economía, fiscalidad e inflación en las regulaciones de la carrera del Mar del Sur, 1565-1604", Salvador Bernabeu y Carlos Martínez Shaw (eds.). *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Sevilla: CSIC, 2013.

----------. "La ayuda mexicana hacia el Pacífico: socorros y situados en Filipinas, 1565-1816", Carlos Marichal y J. Grafenstein (coords.). *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*. México: El Colegio de México/Instituto Mora, 2012.

Baeza, Ascensión. "Fundición de artillería en Nueva España: Proyectos fallidos, la alternativa de Sevilla (1722-1794)", *Estudios sobre América. Siglos XVI-XX*. Vol. 1. Sevilla: Asociación Española de Americanistas en su Vigésimo Aniversario, 2005.

Bautista, Paul. "The archeology of the Maestranza site intramuros, Manila", *Manila: selected papers of the 17Th Annual Manila Studies Conference*. Manila: Studies Association, 2009.

Bauzon, Leslie E. "Amplia perspectiva: relaciones intercoloniales mexicano-filipinas", Ernesto de la Torre Villar (comp.). *La expansión hispanoamericana en Asia, siglos XVI y XVII*. México: FCE, 1980.

Bernal, Antonio Miguel. "La carrera del Pacífico: Filipinas en el sistema colonial de la carrera de Indias", Leoncio Cabrero (coord.). *España y el Pacífico,*

Legaspi. T. I, Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2004.

Boncan, Celestina P. "The Westbound Galleon Trade Route from Acapulco; The Return to Manila", Edgardo Angara and Sonia Ner (eds.). *The Manila Galleon: Traversing the Pacific*. Manila: Rural Empowerment Assistance and Development (READ) Foundation, 2012.

Cabrero, Leoncio. "La política colonizadora del virrey don Antonio de Mendoza en las Islas del Pacífico", *América: encuentro y asimilación*. Granada: Diputación Provincial de Granada/Sociedad de Historiadores Mexicanistas/Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, 1989.

Chuan Hang-Sheng. "Trade between China, The Philippines and the Americas during the Sixteenth and Seventeenth Centuries", Dennis Flynn y Arturo Giráldez (coords.). *Metals and Monies in an Emerging Global Economy*. Hampshire: Variorum, 1997.

De Agustin, Joan. "Evidence Regarding the Portuguese Expedition Against Cebu, 1570", Blair Emma Helen y James Alexander Robertson (eds). *The Philippine Islands, 1493-1898*. Vol. 3. Cleveland: The Arthur H. Clark Company, 1903.

De Angulo Meade, Mercedes. "Doctor don Juan Manuel Rojo del Río Lafuente y Vieyra, arzobispo, gobernador y capitán general de Manila, protector de Juan López Portillo", S*egundas Jornadas Internacionales sobre la presencia novohispana en el Pacífico Insular*. México: Universidad Iberoamericana, 1992.

De Corcuera, Hurtado. "Letters from Governor Hurtado de Corcuera, 1636", Blair Emma Helen y James Alexander Robertson (eds). *The Philippine Islands, 1493-1898*. Vol. 26. Cleveland: The Arthur H. Clark Company, 1903.

De Íta Rubio, Lourdes. "Los puertos novohispanos, su *hinterland* y su *foreland* durante el siglo XVI", Landavazo, Marco Antonio (coord.). *Territorio, Frontera y Región en la historia de América. Siglos XVI al XX*. México: Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Michoacana/Porrúa, 2003.

----------. "Imágenes cruzadas entre Nueva España, España e Inglaterra: el imaginario y la piratería inglesa en la América colonial del XVI", Lourdes de Íta y Roberto Sánchez Benítez (coords.). *Imágenes Cruzadas y Cultura en Hispanoamérica: 9 Ensayos Plurales.* Morelia: UMSNH-Instituto de Investigaciones Históricas, 2013.

De Herrera, Diego. O.S.A. "Letter from Fray Diego de Herrera to Felipe II, 1570 ", Blair Emma Helen y James Alexander Robinson (eds). *The Philippine Islands, 1493-1898*. Vol. 3. Cleveland: The Arthur H. Clark Company, 1903.

De Viana, Augusto. "The Maritime Connection between the Philippines and the Marianas in the Age of the Galleons", Probing Philippine-Spanish Connections in History. Manila: National Historical Commission of the Philippines, 2012.

Del Castillo, Andrés. "Acapulco, presidio de infidentes 1810-1821", Ana Carolina Ibarra (coord.). *La independencia en el sur de México*. México: Facultad de Filosofía y Letras/Instituto de Investigaciones Históricas/Dirección General de Asuntos del Personal Académico de la UNAM, 2004.

Díaz-Trechuelo, María de Lourdes. "Filipinas", Luis Navarro García (coord.). *Historia general de España y América*. T. IX-1. Madrid: Rialp, 1984.

----------. "Las Filipinas, en su aislamiento, bajo el continuo acoso", Luis Suárez Fernández (coord.). *Historia General de España y América. América en el siglo XVII. Evolución de los reinos hispánicos*. T. IX-2. Madrid: Rialp, 1984.

----------."Bibliografía española sobre Filipinas en el siglo XX", F. Solano, F. Rodao y L. E. Togores (eds.). *Extremo oriente ibérico. Investigaciones históricas: metodología y estado de la cuestión*. Madrid: Agencia de Cooperación Internacional/CSIC, 1989.

Fernández Martínez, Víctor. "La prehistoria de las islas Filipinas", L. Cabrero (coord.). *Historia general de Filipinas*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 2000.

Flores, Ramiro. "El secreto encanto de Oriente. Comerciantes peruanos en la ruta transpacífica (1590-1610)", Scarlett O'Phelan y Carmen Salazar-So-

ler (eds.).*Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primera globalización en el Mundo Ibérico, siglos XVI-XIX*. Lima: Instituto Riva Agüero/Instituto Francés de Estudios Andinos, 2005.

Foch, Dolors. "El galeón de Manila". Cales Brasó Broggi (coord.). *Los orígenes de la globalización: El galeón de Manila*. Shanghai: Biblioteca Miguel de Cervantes de Shanghai, 2013.

García Abasolo González, Antonio Francisco. "Formas de alteración social en Filipinas. Manila, escenario urbano de dramas personales", Miguel Luque Talarán y Marta Ma. Manchado López (coords.). *Un océano de intercambios: hispanoasia 1521-1898*. T. I. Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores, 2008.

----------. "Formación de las Indias orientales españolas. Filipinas en el siglo XVI", L. Cabrero (coord.). *Historia general de Filipinas*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 2000.

García, María. "La batalla de la seda", A. Tortolero (coord.). *Estudios históricos*. México: UAM, 1993.

----------. "El comercio Acapulco-Manila: un intento de estado de la cuestión", Carmen Yuste (coord.). *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*. México: INAH, 1997.

González Pola, Manuel. "Dominicos en extremo oriente. Bibliografía general sobre su actividad misionera", Francisco Solano, F. Rodao y L. E. Togores (eds.). *El extremo oriente ibérico. Investigaciones históricas: metodología y estado de la cuestión*. Madrid: Agencia Española de Cooperación Internacional/ CSIC, 1989.

Hausberguer, Bernd. "Acercamientos a la historia global", Carlos Alba/Marianne Braig, Stefan Rinke y Guillermo Zermeño (coords.). *Entre Espacios. Movimientos, actores y representaciones de la globalización*. Berlín: Edition Tranvía/Verlag Walter Frey, 2013.

Hidalgo Nuchera, Patricio. "La esclavitud en las Filipinas prehispánicas", A. García-Abásolo (ed.). *España y el Pacífico*. Córdoba: Universidad de Córdoba/Instituto de Cooperación Internacional, 1997.

Latasa, Pilar. "Limitaciones legales al comercio transpacífico: Actitud del virrey Montesclaro", Feliciano Barrios Pintado (coord.). *Derecho y administración pública en las Indias hispánicas: actas del XII Congreso Internacional de Historia del Derecho Indiano.* Cuenca Cortes de Castilla/La Mancha: Ediciones de la Universidad de Castilla/La Mancha, 2002.

Leibsohn, Dana. "Made in China, Made in Mexico". Pierce, D. y Otsuka, R. (eds.). *At the Crossroads: The Arts of Spanish America & Early Global Trade, 1492–1850: Papers from the 2010 Mayer Center Symposium at the Denver Art Museum*. Denver: Denver Museum of Art, 2013.

Lobato, Roberto. "Espacio y cultura: una tradición geográfica". Graciela Uribe (coord.). *Cuadernos de Geografía Brasileña*. México: Centro de Investigación Científica Ing. Jorge L. Tamayo, 1998.

López de Legazpi, Miguel. "Relation of the Voyage to the Philippine Islands by Miguel López de Legazpi, 1565", Emma Helen Blair and James Alexander Robertson (eds.). *The Philippine Islands: 1493-1898*. Vol. 2. Cleveland: The Arthur H. Clark Company, 1903.

López, Rafael y Félix Alfonso. "Anonymous Eyewitness Account of the Conquest of Luzon", *The Christianization of the Philippines*. Manila: Historical Conservation Society and University of San Agustín, 1965.

Martínez, Luis. "Las primeras expediciones a Filipinas", Benítez, Fernando y otros (coords.). *El Galeón del Pacífico: Acapulco-Manila, 1565-1815*. México: Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, 1992.

Meijide Pardo, Antonio. "Contribución a la historia de la industria naval de Galicia. Los arsenales de Ferrol", Actas do Congreso Internacional de Historia dos descubrimientos. Lisboa: s. e., 1961.

Muro, Luis. "La expedición Legazpi–Urdaneta a las Filipinas. Organización, 1557-1564", Bernardo García Martínez *et al.* (eds). *Historia y Sociedad en el mundo de habla española.* México: El Colegio de México, 1970.

Olguín, Enriqueta M. "Problemas referentes al posible origen oriental de una artesanía otomí de Ixmiquilpan, Estado de Hidalgo", Noé Héctor Esqui-

vel Estrada (comp.). *Pensamiento Novohispano*. Núm. 14. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México, 2013.

----------. "El Valle del Mezquital, Hidalgo, México, el Galeón de Manila y las Lacas Orientales: la Artesanía de incrustación de Concha y la Pintura Enconchada", Manuel Pérez y Alberto Ortiz (eds.). *Crónica, Retórica y Discurso en el Nuevo Mundo*. San Luis Potosí: Universidad Autónoma del San Luis, 2014.

----------. "1872, Una caja para Cáliz, ejemplo de artes aplicadas en el Valle del Mezquital", Fernando Nava (comp.). *Otopames, Memoria del Primer Coloquio, Querétaro, 1995*. México: Instituto de Investigaciones Antropológicas-UNAM, 2004.

Ollé, Manel. "La formación del Parián de Manila: la construcción de un equilibrio inestable", P. San Ginés (ed.). *La investigación sobre Asia-Pacífico en España*. Granada: Editorial Universidad de Granada, 2006.

Olveda, Jaime. "La Navidad. El comercio y la penetración filipina", Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coords.). *Los puertos noroccidentales de México*. Zapopan: El Colegio de Jalisco/Universidad de Colima/INAH, 1994.

----------. "Las villas y los puertos del Pacífico norte novohispano", Lourdes de Íta (coord.). *Organización del Espacio en el México Colonial: Puertos, Ciudades y Caminos*. México: IIH/UMSNH/Conacyt, 2012.

Patanñe, E. P. "Old Tondo and the Lakandula Revolt of 1574", Enrique Victoriano (ed.). *Historic Manila: Commemorative Lectures, 1993-1995*. Manila: Manila Historical Commission, s.f.

Pérez Herrero, Pedro. "Nueva España, Filipinas y el galeón de Manila, siglos XVI-XVIII", Elizalde Pérez-Grueso, Ma. Dolores (coord.). *Las relaciones entre España y Filipinas. Siglos XVI-XX*. Madrid: CSIC, 2003.

Pigafetta, Antonio. "First Voyage Around the World, 1519-1521", Emma Helen Blair y James Alexander Robertson (eds.). *The Philippine Islands: 1493-1898*. Vol. 33. Cleveland: The Arthur H. Clark Company, 1903.

Prieto Lucena, Ana María. "Etnohistoria de Filipinas", L. Cabrero (coord.). *Historia General de Filipinas*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 2000.

Raleigh, Walter. "The English Voyages of the Sixteenth Century", Hakluyt Richard (coord.). *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation made by sea or over lande in the compasse of these 1600 years.* London: The Hakluyt Society, 1909.

Rennie, G. "An account of Floating Docks, more especially of those at Cartagena and at Ferrol", Minutes of proceedings of the institution of civil ingeniers. Londres: s.e., 1870.

Riquel, Fernando. "Foundation of the City of Manila, 1572", Emma Helen Blair y James Alexander Robertson (eds.). *The Philippine Islands: 1493-1898*. Vol. 3. Cleveland: The Arthur H. Clark Company, 1903.

----------. "Act of Taking Possession of Luzon, 1570", Emma Helen Blair y James Alexander Robertson (eds.). *The Philippine Islands: 1493-1898*. Vol. 3. Cleveland: The Arthur H. Clark Company, 1903.

Roda Alcantud, Cristina. "Asociacionismo y movimiento obrero en Murcia: la Maestranza Naval de Cartagena", *VIII Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea. Vitoria: Movimientos sociales en la España contemporánea,* 2007.

----------. "La crisis del arsenal de Cartagena como precedente del desastre naval de Trafalgar (1801-1808)", Diego García, Emilio de (coord.). *Repercusiones de la Revolución Francesa en España*. Madrid: Universidad Complutense, 1990.

----------. "La crisis del arsenal de Cartagena durante el conflicto hispano-Francés (1793-1795)", Juan Bautista Vilar (eds.). *Los murcianos y América*. Madrid: MAPFRE, 1992.

Ruiz Medrano, Ethelia. "Los funcionarios coloniales en México como empresarios, el primer virrey Antonio de Mendoza (1535-1550)", Carmen Castañeda (coord.). *Círculos de poder en la Nueva España*. México: CIESAS/ Miguel Ángel Porrúa, 1998.

Sales-Colín, Ostwald. "Las actividades médicas en las Filipinas durante la primera mitad del siglo XVII". *Perspectivas Latinoamericanas*, 2 , Nagoya: Centro de Estudios Latinoamericanos Universidad Nazan, 2005.

----------. "La escasez de soldados en las Filipinas de la primera mitad del siglo XVII", A. Gutiérrez y M.L. Laviana (coords.). *Estudios sobre América, Siglos XVI-XX. Asociación Española de Americanistas*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2005.

Santamaria, Alberto. O.P. "The Chinese Parian (El Parian de los Sangleyes)", Alfonso Félix Jr. (ed.). *The Chinese in the Philippines, 1570-1770*. Vol. 1. Manila: Solidaridad Publishing House, 1966.

Sauer, Carl. "Introducción a la geografía histórica", Claude Cortez (coord.). *Geografía Histórica. Antología*s *Universitarias*. México: Instituto Mora, 1991.

Serrera, Ramón María. "El camino de Asia. La ruta de México a Acapulco", Chantal Cramussel (coord.). *Rutas de la Nueva España*. Zamora: El Colegio de Michoacán, 2006.

Svetlana Camacho, Marya. "Eastward Crossing; the Galleon Voyage from Manila to Acapulco", Edgardo Angara y Sonia Ner (eds.). *The Manila Galleon: Traversing the Pacific*. Manila: Rural Empowerment Assistance and Development (READ) Foundation, Inc., 2012.

Tanck de Estrada, Dorothy. "El rector desterrado. El surgimiento y la caída de Antonio López Portillo, 1730-1780", Enrique González y González, Leticia Pérez Puente (comp.). *Permanencia y cambio: universidades hispánicas 1551-2001*. Vol. I. México: UNAM, 2006.

Tello, Francisco. "Letter from Governor Francisco Tello, 1599", Blair Emma Helen y James Alexander Robinson (eds). *The Philippine Islands, 1493-1898*. Vol. 10. Cleveland: The Arthur H. Clark Company, 1903.

Tormo Sanz, Leandro. "Bibliografía sobre la historia de la Iglesia en el extremo oriente relacionada con España", Francisco Solano, F. Rodao y L. E. Togores (eds.). *Extremo oriente ibérico. Investigaciones históricas: metodología y estado de la cuestión*. Madrid: Agencia de Cooperación Internacional/CSIC, 1989.

Trabulse, Elías. "Cartografía del Pacífico", J. Wimer (dir.). *El galeón del Pacífico. Acapulco-Manila 1565-1815*. México: Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, 1992.

Varela, Consuelo. "Microhistoria de un galeón: El Santo Niño y Nuestra Señora de Guía (1684-1689)", Salvador Bernabeu y Carlos Martínez Shaw (eds.). *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Sevilla: CSIC, 2013.

Vives Anzacot, Pedro. "El Pacífico español: Frontera imperial, frontera americana", Massimo Ganci y Ruggiero Romano (coords.). *Gobernare il mondo. L'imperio spagnolo dal XV al XIX secolo*. Palermo: Facoltá di Lettere, Università di Palermo, 1991.

Von Grafenstein, Johanna. "El abasto de la escuadra y las plazas militares del Caribe con harina y víveres novohispanos, 1755-1779", Carmen Yuste y Matilde Souto (coords.). *El comercio exterior de México 1713-1850*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/IIH-UNAM, 2000.

Wright, Elizabeth. "From Drake to Draque: A Spanish Hero with an English Accent", Anne J. Cruz (coord.). *Material and Symbolic Circulation Between Spain and England, 1554-1604*. London*:* Ashgate, 2008.

Yuste López, Carmen. "De la libre contratación a las restricciones de la permisión. La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610", Carlos Martínez Shaw y Salvador Bernabeu (eds.). *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Sevilla: CSIC, 2013.

----------. "El galeón en la economía colonial", Fernando Benítez y otros (coords.). *El galeón del Pacífico. Acapulco-Manila, 1565-1815*. México: Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, 1992.

----------. "Los tratos mercantiles transpacíficos de los comerciantes de la ciudad de México en el siglo XVIII", Primeras Jornadas Culturales Mexicano-Filipinas. *El galeón de Manila. Un mar de historias*. México: JGH, 1997.

----------. "El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial", *El Comercio exterior de México 1713-*

1850. México: UNAM/Instituto Mora/Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Veracruzana, 2000.

----------. "El eje transpacífico: la puerta novohispana al comercio con Asia", Lourdes de Íta Rubia (coord.). *Organización del espacio en el México colonial. Puertos, ciudades y caminos*. México: Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Michoacana/Conacyt, 2012.

Artículos

Alfaro, Alfonso. "Hombres paradójicos: la Experiencia de Alteridad", *Misiones Jesuitas*, *Artes de México*, núm. 65, México: Artes de México, 2003.

Almazán Marcos A. "El Galeón de Manila", *El Galeón de Manila. Artes de México,* núm. 143. México: Artes de México, 1971.

Barros Caneda, José. "Arquitectura y urbanismo en la Carraca durante el siglo XVIII", *Revista de Arte Sevillano*, núm. 5. Sevilla: Caja de Ahorros Provincial de San Fernando, 1989.

Bonialian, Mariano. "México: epicentro semiinformal del comercio hispanoamericano, 1680-1740", *América Latina en la Historia Económica*, núm. 35. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2011.

Buchenau, Jürgen. "Auge y declive de una diáspora: la colonia alemana en la Ciudad de México", *Alemania: una memoria actual, Istor.* Revista de Historia Internacional. Año VII, núm. 30. México: Centro de Investigación y Docencia Económicas, otoño de 2007.

Castelló Iturbide, Teresa. "Maque o Laca", *El Maque, lacas de Michoacán, Guerrero y Chiapas. Artes de México,* núm. 153, México: Artes de México, 1972.

Castillo, Manuel. "Estudio bibliográfico de los últimos veinticinco años de Historia de la trasferencia de ciencia y tecnológica entre Europa y la América Virreinal". *Llull: Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*. Vol. 26, núm. 56, 2003.

Chacón Pery, F. "Memoria sobre el dique seco de carena denominado La Campana que se construye en el Arsenal del Ferrol", *Revista General de Marina*. Coruña: s.e., 1878.

Cisneros, Gerardo y Omar Moncada. "Proyecto de los ingenieros Pedro Ponce y Diego Panes para establecer una fundición de artillería en la Nueva España, siglo XVIII", *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. VIII, núm. 447. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2003.

De Íta Rubio, Lourdes. "El primer ataque inglés a Campeche, por William Parker en 1596", *Tzintzún. Revista de Estudios Históricos,* núm. 41. Morelia: Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, enero-junio de 2005.

Del Busto, José Antonio. "El primer japonés en el Perú". *Suplemento Dominical del diario El Comerio*. Lima 09 de abril, 1989.

Díaz Blanco, José Manuel. "Pensamiento arbitrista y estructuras institucionales en la carrera de Indias (siglo XVII): entre la desincentivación y la represión", *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 71, vol. 1. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 2014.

Falck, Melba y Héctor Palacios. "Los primeros japoneses en Guadalajara", *México y la Cuenca del Pacífico*, año 17, núm. 50. Guadalajara: Universidad de Guadalajara, 2014.

Fuchimi, Takeshi. "Presentación", *Istor. Revista de Historia Internacional. Migraciones chinas*. Núm. 27. México: Centro de Investigación y Docencia Económicas, 2006.

Garabana, Antonio Francisco. "El Comercio de Oriente en la Provincia Mexicana", *Artes de México,* núm. 143. México: Artes de México, 1971.

García, María. "Grupos étnicos y clases sociales en las Filipinas de finales del siglo XVII". *Archipel*. Núm. 57, vol. II. Paris: Institut National des Langues et Civilisations Orientales, 1999.

García Abasolo González, Antonio Francisco. "Investigaciones sobre Filipinas en Andalucía", *Revista de Indias*, vol. XLIX, núm. 187. Madrid: CSIC, 1989.

----------. "La expansión mexicana hacia el Pacífico. La primera colonización de Filipinas (1570-1580)", *Historia Mexicana*, vol. 31 y 32, núm. 1, 22, 121. México: El Colegio de México, julio-septiembre de 1982.

González Claverán, Virginia. "Testimonio. Un documento colonial sobre esclavos asiáticos", *Historia Mexicana*. vol. XXXVIII, núm. 3 (151). México: El Colegio de México. enero–marzo de 1989.

González, Luis. "Nueva España en el Oriente", *Historia Mexicana*. Vol. XIV, núm. 2. México: El Colegio de México, 1959.

Harth-Terre, Emilio. Juan del Corral. "Maestro Mayor de Reales Fabricas" ("El puente de piedra de Lima"), *Mercurio Peruano. Revista mensual de Ciencias Sociales y Letras*. Año XVII, núm. 187. Lima: Universidad de Piura, 1942.

Hidalgo Nuchera, Patricio. "Orígenes del tributo indígena en Filipinas. La polémica de la tasación", *Revista Complutense de Historia de América,* núm. 18. Madrid: Universidad Complutense, 1992.

Hokins Terence K. e Immanuel Wallerstein. "Commodity Chains in the world-economy prior to 1800" *Review*, vol. 10, núm. 1. Anniversary Issue. The Work of the Fernand Braudel Center, verano de 1986.

Kuethe, A y J.M. Serrano. "El astillero de La Habana y Trafalgar", *Revista de Indias,* núm. 241. Madrid: CSIC, 2007.

Latasa, Pilar y Maribel Fariñas. "El comercio triangular entre Filipinas, México y Perú a comienzos del siglo XVII", *Revista de Historia Naval*, núm. 9. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991.

Llabres, Juan. "Historias de la mar. Los diques de La Carraca", *Revista General de Marina*. Madrid: Ministerio de Defensa, 1952.

Marley, David. F. "The Last Manila Galleon", *Warship*. Londres: Conway Maritime Press, 1991.

----------. "The Great Galleon: The Santisima Trinidad (1750-1765)". *Philippine Studies*. Vol. 41, núm. 2. Manila: Universidad de Ateneo de Manila, 1993.

Martínez Mercader, Juana. "Las fuentes documentales sobre la Comisión liquidadora del Apostadero de Filipinas", *Anales de Historia Contemporánea,* núm. 14. Murcia: Universidad de Murcia, 1998.

Mc Master, John. "Aventuras asiáticas del peso mexicano", *Historia Mexicana*. Vol. VIII, núm. 3, (31). México: El Colegio de México, enero–marzo de 1959.

Mentz de Boege, Brígida M. von. "Noticias sobre alemanes en México durante el triunvirato y la presidencia de Victoria", *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*. Vol. 7. México: Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 2006.

Merino, José Patricio. "Cartagena. El arsenal ilustrado del Mediterráneo español", *Revista Áreas*. Murcia: Universidad de Murcia, 1981.

----------. "Técnicas y Arsenales en España y Francia hacia 1800"*, Cuadernos de Investigación Histórica*. Valladolid, 1980.

Obregón, Gonzalo. "Influencia y contrainfluencia del arte oriental en Nueva España", *Historia Mexicana,* vol. XIV, núm. 2, (54). México: El Colegio de México, octubre–diciembre de 1964.

----------. "El aspecto artístico del comercio con Filipinas", *Artes de México,* núm. 143. México: Artes de México, 1971.

Ocaña Ruíz, Sonia. "Marcos enconchados: autonomía y apropiación de formas japonesas en la pintura novohispana", *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*. Vol. XXX, núm. 92. México: UNAM, 2008.

Ollé, Manel. "Interacción y conflicto en el Parián de Manila", *Illes Imperis, Estudis d'història de les societats en el món colonial i postcolonial*, núm. 10/11. Barcelona: Universitat Pompeu, Fabra, 2008.

Pinzón Ríos, Guadalupe. "Desde tierra y hacia el horizonte marítimo. Una reflexión sobre la relevancia de los establecimientos portuarios del Pacífico novohispano", *México y la Cuenca del Pacífico*, año 17, núm. 50, mayo de 2014.

Platt, Tristan. "The Alchemy of Modernity. Alonso Barba's Copper Cauldrons and the Independence of Bolivian Metallurgy (1790-1890)", *Journal of Latin American Studies*. Vol. 32, núm. 1. Londres: Cambridge University Press, 2000.

Portuodo, Olga. "Métodos y tecnologías en el beneficio colonial en el cobre cubano (1599-1800)". *Estudios de Historia Social y Económica de América,* núm. 13. Alcalá: Universidad de Alcalá, 1996.

Prieto Lucena, Ana María. "El Pacífico en las revistas del CSIC", *Revista de Indias*, vol. XLIX, núm. 187. Madrid: CSIC, septiembre-diciembre, 1989.

Revista de Indias, vol. LXVII, núm. 241. Madrid: Consejo Superior de investigaciones científicas, 2007.

Reyes, Juan Carlos. "Totolmaloya: los indios centinelas de la Mar del Sur", *Estudios Jaliscienses,* núm. 47. Zapopan: El Colegio de Jalisco, febrero de 2002.

Roberts, Lissa. "Situating Science in Global History", *Itinerario.* Vol. 33, núm. 1. Holanda: Universidad de Leiden, 2009.

Rodríguez Villasante, José Luis. "La infraestructura naval de la primera mitad del siglo XIX", *Revista de Historia Naval,* núm. 4. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989.

----------. "La forma, la proporción y el ritmo en el diseño del Arsenal de Ferrol", *Revista Abrente*, núms. 16, 17 y 18. La Coruña: Real Academia Gallega de Bellas Artes de Nuestra Señora del Rosario, 1984-1986.

Romero de Terreros, Manuel. "Pinturas chinas en México", *Memoria de la Academia Mexicana de la Historia Correspondiente a la Real de Madrid,* t. XI, núm. 3. México: La Real Academia de la Historia, 1952.

----------. "José Guerrero, grabador mexicano"*, Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*. Vol. IX, núm. 34. México: UNAM, 1965.

Rubial, Antonio. "El convento agustino y la sociedad novohispana", *Serie Novohispana,* núm. 34. México: Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1989.

Rubio Mañé, J. Ignacio. "La expedición de Miguel López de Legazpi a Filipinas". *Boletín del Archivo General de la Nación*. Segunda Serie. núm. 5/3-4. México: AGN, 1964.

Sales Colín, Ostwald. "Las cargazones del galeón en la carrera de Poniente: primera mitad del siglo XVII", *Revista de Historia Económica*, núm. 3. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, otoño-invierno 2000.

----------. "El movimiento portuario de Acapulco: un intento de aproximación (1626-1654)", *Revista complutense de historia de América*, núm. 22. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1996.

Sarasa, Andrés José Luis. "La función militar como factor configurador de la economía y el paisaje urbano: El ejemplo de Cartagena", R*evista de Historia Naval,* núm. 5. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1987.

Sarmiento, Ismael. "La artillería rudimentaria en la guerra de Cuba", *Militaria Revista de Cultura Militar*, núm. 15. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2001.

Slack Jr., Edward. "Orientalizing New Spain: perspectives on Asian influence in colonial Mexico", *México y la cuenca del Pacífico*, año 15, núm. 43. Guadalajara: Universidad de Guadalajara, enero-abril, 2012.

Solano, Francisco de. "La expansión ibérica por América y Asia. Una consecuencia de los tratados de Tordesillas", *Revista de Indias*, vol. LVI, núm. 108. Madrid: CSIC, septiembre-diciembre, 1996.

Suances, Andrés. "La construcción del Arsenal de Ferrol. *Revista General de Marina*. Madrid: Ministerio de Defensa, 1921.

Suárez, Margarita. "Sedas, rasos y damascos: Lima y el cierre del comercio triangular con México y Manila en la primera mitad del siglo XVII", *América Latina en la historia económica*, año 22, núm. 2. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, mayo-agosto, 2015.

Subrahmanyam, Sanjay. "Holding the world in balance: The connected Histories of the iberian Oversean Empires. 1500-1640", *The American Historical Review*. Vol. 112. Oxford: University Press, december, 2007.

Torrejón Chaves, J. "El capitán de navío Julián Sánchez Bort en el II centenario de su muerte". *Revista de Historia Naval*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989.

Toussaint, Manuel. "La Pintura con incrustaciones de concha nácar en Nueva España", *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, núm. 20. México: Instituto de Investigaciones Estéticas-UNAM, 1952.

Tovar de Teresa, Rafael. "Documentos sobre 'Enconchados' y la familia Mexicana de los González", *Cuadernos de Arte Colonial*, núm. 1. Madrid: Ministerio de Cultura, 1986.

Valdez-Bubnov, I. "War, Trade and Technology: The Politics of Spanish Shipbuilding Legislation, 1607-1728", *International Journal of Maritime History*, XXI, núm. 2. Reino Unido: International Maritime Economic History Association, diciembre de 2009.

Vázquez Mantecón, María del Carmen. "La china mexicana, mejor conocida como china poblana", *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*. Vol. XXII, núm. 77. México: UNAM, 2000.

Vega, José. "Indios inmigrantes de Trujillo en la ciudad de Lima del siglo XVII", *Tipshe,* núm. 3. Lima: Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional Federico Villarreal, 2003.

Velázquez, María del Carmen. "La navegación transpacífica", *Historia Mexicana,* vol. XVIII, núm. 2, (70). México: El Colegio de México, octubre–diciembre de 1968.

Villaseñor Bordes, Rubén. "Renglones sobre la independencia en la Nueva Galicia". *Revista de Estudios Históricos.* III época, número 38. Guadalajara: Centro de Estudios Históricos "Fray Antonio Tello", diciembre 1986.

Weitlaner Johnson, Irmgard. "Amarres, texturas y flecos: técnicas del rebozo", *Rebozos de la colección Robert Everts.* México: Museo Franz Mayer/Artes de México, 1994.

Xiang, Huang. "La Estrategia Misionera en China", *Artes de México*, núm. 65. México: Artes de México, 2003.

Yanes, Emma. "Manos tradicionales de Tenancingo", *Artes de México*, núm. 90. México: Artes de México, agosto 2008.

Yuste, Carmen. "Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio transpacífico", *Estudios de Historia Novohispana.* Vol. 9. México: Instituto de Investigaciones Históricas/UNAM, 1987.

Zúñiga, Portuodo. "Métodos y tecnologías en el beneficio colonial en el cobre cubano. (1599-1800)", *Estudios de historia social y económica de América*, Núm. 13. Alcalá: Universidad de Alcalá, 1996.

ARCHIVO

AAC. Archivo Arsenal de Cartagena. Cartagena.

AAG. Archivo de la Audiencia de Guadalajara. Guadalajara.

AGI. Archivo General de Indias. Sevilla.

AGN. Archivo General de la Nación. México.

AGS. Archivo General de Simancas. Simancas.

AHJ. Archivo Histórico de Jalisco. Guadalajara.

AHN. Archivo Histórico Nacional de España. Madrid.

AHNT. Archivo Histórico Nacional de Toledo. Toledo.

AMNM. Archivo Museo Naval de Madrid. Madrid.

ASM. Archivo del Sagrario Metropolitano. Guadalajara.

BNM. Biblioteca Nacional de Madrid. Madrid.

BPEJ. Biblioteca Pública del Estado de Jalisco. Guadalajara.

SDN. Secretaria de la Defensa Nacional. México.

SHM: Servicio Histórico Militar, Madrid. Madrid.

Hemeroteca

Diario de Jalisco. Guadalajara.

Gaceta de México. México.

Enlaces

Ambeth Ocampo, "Bohol and the Blood Compact," opinion.inquirer.net/63541/bohol-and-the-blood-compact.

Jesús Veiga Alonso. *El Puerto del Hambre,* Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/05818363299492706317857/p0000001.htm, consultada el 12 de diciembre de 2014.

José Ramón de Miguel Bosch, *Andrés de Urdaneta and the Return Voyage,* http://www.andresurdaneta.org/urdaneta500; Euskonews Nº 211. Zbk (2003/05/23-30). www.euskonews.com

La traducción es nuestra. Yale Center for British Art, página consultada el 13 de enero de 2015. http://collections.britishart.yale.edu/vufind/Record/2038921

www.cebucentral.com/attractions/Fort_San_Pedro.html

lema.rae.es/drae/?Val=arte

Living.cebunetwork.com/article/fort-san-pedro-cebu-city

"Inventario de la Real Fábrica de Artillería de Sevilla" editado por la Consejería de Cultura, la Dirección General de Instituciones del patrimonio histórico y el Archivo General de Andalucía. www.juntadeandalucia.es/culturaydeporte/archivos_html/sites/default/contenidos/archivos/aga/difusion/documentos/Artilleria.pdf

Www.mb.com.ph/tornaviaje

Madrid:http://www.um.es/catedranaval/docs/difundiendoelpatrimonio/Manuscrito_de_Ledesma(original).pdf

Ocampo Ambeth. Bohol and the Blood Compact. opinion.inquirer.net/63541/bohol-and-the-blood-compact.Andrade

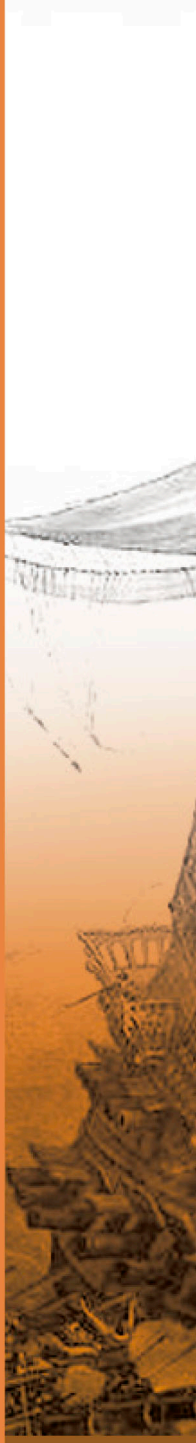
www.sinulog.ph

Relaciones intercoloniales
Nueva España y Filipinas
se terminó de imprimir en mayo de 2017
en los talleres de Ediciones de la Noche
edicionesdelanoche@gmail.com
Guadalajara, Jalisco, México

Diagramación
Ediciones de la Noche

Tanto geógrafos como historiadores han resaltado la estratégica ubicación geográfica que tiene nuestro país: se encuentra casi en la parte media del continente americano, entre Asia y el Viejo Continente. Durante el periodo colonial la Corona española valoró lo que esto significaba; por eso, al bautizar a la Nueva España como "la joya más preciada" de sus posesiones americanas no sólo tomó en cuenta su riqueza minera sino su posición geográfica, la cual aprovechó para tender un puente con los territorios asiáticos con el fin de extender su dominio.

Los capítulos de la presente obra están organizados en tres partes que dan cuenta de la fructífera relación entre Nueva España y Filipinas. La primera contiene los trabajos relacionados con la tecnología naval y las expediciones marítimas por el Pacífico; la segunda, los que se refieren a los intercambios comerciales entre la Nueva España y Filipinas, en los que se pueden apreciar los diferentes reglamentos que regularon la venta y compra de las mercancías; y la tercera, los que mencionan el intercambio cultural entre dos sociedades distintas. Todos los artículos abren nuevas líneas de investigación, plantean hipótesis y preguntas que pueden llevar a nuevos conocimientos.



EL COLEGIO de JALISCO
XXXV ANIVERSARIO

INVESTIGACIÓN

ISBN 978-607-8350-67-4